auto sport 2020年12/11号（隔週金曜日発売）2020年11月27日発売　第57巻第21号　通巻1542号
No.1542
オートスポーツ 2020 12/11号

auto sport

Drive on the edge

特別付録
2021年 スーパーGT カレンダー

［現状分析／未来予測］

DTM クライシス

さらば、ドイツのClass 1



［独占インタビュー］
キミ・ライコネン
レースとは、人生そのものだ

検｜証 2020 FORMULA 1 CHAMPION
なぜハミルトンは歴代最強なのか？

SUPER FORMULA
冬のホンダ、胸騒ぎの予感。
第4戦オートポリスからタイトル争いを占う

F1 第16戦サクヒールGPプレビュー 予測不可の"1周55秒"

プロ アマチュア
［インプレッション］フォーミュラ・リージョナル 童夢F111/3 試乗


SAN-EI
CORPORATION

11月の富士で捕捉
童夢F111／3の車体に
EVOの文字が

童夢は〝F3〟の先を見る

厳しい寒さに見舞われた富士を訪れた本誌取材班
我々を迎えたのは2台の童夢F111／3だったが
その1台には〝EVO〟というステッカーが貼られていた
〝規格品のエボモデル〟から童夢の新たな野望を読む

Text：auto sport
Photo：堤 晋一（Shin-ichi Tsutsumi）



11月12日、オートスポーツ本誌取材班は童夢F111／3関連企画の取材のために富士スピードウェイを訪れた。当然そこにはF111／3が用意されていたが、その数は1台ではなく、2台だった。どちらも童夢が持ち込んだ車両で、カーナンバー97と98。97号車が蛍光色のストライプで彩られている一方、98号車には『DOME F111/EVO』というステッカーが貼られていた。それ以外に見た目の差異はなく、ごく普通のフォーミュラ・リージョナル（FR）マシンだ。

しかし、実際に走っている姿を見ると、とても普通のFRマシンとは言うことはできない。98号車の立ち上がりからストレートの速さは、97号車を完全に上回っていたのだ。97号車は70ページからのインプレッション企画で使用した個体。それだけにこちらがデチューンされているとは考えられない。98号車が速いのだ。コースサイドで両車を観察すれば直線スピードの差は歴然で、スーパーGTでGT500とGT300のそれよりも大きかった。

童夢も98号車に乗ったドライバーも一貫して口を閉ざしているが、98号車はF111のハイパワーバージョンと見て間違いない。また、両車ともに排気音そのものは同じように聞こえたことから、エンジン自体は同じながらも、過給圧を上げるなどして出力を向上させていたのだろう。通常のリージョナルの最高出力が270馬力程度であることを考えると、少なくとも300馬力台半ばまではパワーアップしていると推測できる。



**F111/EVOは/3のハイパワーバージョン
両車のストレートスピードの差は
GT500とGT300以上だった**

童夢は"F3"の先を見る



F111/EVOの存在は、大嶋和也がSNSに写真をアップしていたため知っている方もいるはず。童夢のテストに参加していたのは大嶋と高橋知己のふたり。コースサイドでは98号車からは97号車にはないターボの過給音のようなサウンドも聞き取れた。





　FRのモノコックは、ひとつ上のカテゴリーにあたるFIA F3選手権と共通の規定で作られているため、より排気量が大きくシリンダー数が多いエンジンを積むことも、より大きなパワーを受け止めることも可能。また、F111は最新の安全基準にもとづいたFIAのクラッシュテストをパスしていることを考えても、速さ的にはもっと攻めていけるはずである。

　童夢は富士でF111／エボを走らせていた理由を明らかにしないため、ここから先は想像するしかないが、彼らはFIAが作った枠にとらわれない新たなシングルシーターを確立しようとしているのではないだろうか。現在日本のフォーミュラピラミッドは、スーパーフォーミュラ（SF）を頂点に、スーパーフォーミュラ・ライツ（SFL）、FR、と続いていく。しかし、SFへのステップアップを考えると、FRはもちろん、SFLでもSFとの性能の差は大きいため、より速いミドルフォーミュラがあってもいいと考えたのかもしれない。そのためにはパワーはもちろん、旋回速度も高めなければならないため、独自のエアロパッケージなども必要だろうが、それを提供できる自信が童夢にはあるはず。また、彼らなら現状にとらわれない新たなカテゴリーを一から作ろうという野望を持っていても不思議ではない。

　いずれにしても、童夢が未来を見すえてすでに行動を起こしているのは事実。彼らはF111エボにどのような夢を載せているのか。彼らの動向を引き続き追う必要がありそうだ。

パロウのビッグチャンスGETをアシスト？

ローゼンクヴィストの“謎のムーブ”

日本に馴染みの深いふたりのドライバーに動きがあった
だが、事の基点はあまりにも想定外だった！

Text：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
Photo：松本浩明（Hiroaki Matsumoto）／INDYCAR

アレックス・パロウがチップ・ガナッシ・レーシング入り！ インディカー2年目の若手が強豪チームのガナッシに入るのだから、彼はビッグチャンスをつかんだと言っても過言ではない。だがその前に、このチームを自ら離れていったドライバーが存在するということがもっと驚きだ。誰のことかと言えば、フェリックス・ローゼンクヴィストのことである。

ガナッシはチーム・ペンスキー同様、誰もが雇ってもらいたいと考えているトップチームだ。２０２０年はガナッシのスコット・ディクソンが自身6度目のシリーズタイトルを獲得。チームとして通算13度目の王座獲得となった。この10年間で見れば、ペンスキーの４度を上回る5度と、シリーズナンバーワンの獲得回数を誇っている。そんなチームから放出されたのなら分かるが、自ら出ていくと決めるとは……。ガナッシのレギュラーとして2年目、キャリア初勝利も挙げたシーズンだったのにもかかわらずだ。移籍先はアロウ・マクラーレンSP。たしかに、今季活躍していたチームではある。だが、未勝利だ。ザック・ブラウンというマクラーレンのオーナーはアメリカ人だが、F1からやってきて、インディカーを引っかき回している。あまり波風のなかったインディカーにとって、これはプラスかもしれない。


INDYCAR


H.Matsumoto

パロウが期待どおりの成長を遂げたら、チップ・ガナッシ・レーシングがタイトル獲得回数のわりにインディ500での勝率が低いというチップの悩みを解消することになるかもしれない。（写真はインディ500のファスト９）

そう、この一連の動きはマクラーレンの仕掛けなのだ。「シートに空きができ、彼（パロウ）が獲得可能だった」とガナッシ陣営もコメント。ディクソンは40歳。ローゼンクヴィストが未来のガナッシを支えていくプランだったはずだが、それは吹き飛んだ。

「熱意を持って誘ってくれたのが大きかった」と決意の理由を語るローゼンクヴィスト。「すべてがカチッと合った気がした。ガナッシに悪いところはない。ただ、今回は素晴らしいチャンスが目の前に現れ、自分と同じ目標に突き進んでいるチームだと感じたんだ」。

ガナッシでは大事にされている感じが弱かったのだろうか？ 仮にそうだとしても、ディクソンのチームなのだから、それは仕方がない。現に、ダリオ・フランキッティの引退以降、「9号車とそれ以外では扱いの差が大きい」と言われてきてもいた。21年に向けては、NASCARチャンピオンのジミー・ジョンソンのチーム入りという大きな動きもある。そのこともローゼンクヴィストはネガティブと考えたのかもしれない。ストックカーで7度もタイトルを獲得しているJJの存在感は非常に大きい。ローゼンクヴィストのチーム内での立ち位置が今年より悪くなる可能性は充分に考えられる。

そうして、ガナッシはパロウに白羽の矢を立てた。獲得可能な選手のなかで、彼はもともと際立った存在だったのだ。

今季は、新型コロナの影響でルーキーの戦いが通常よりはるかに厳しくなっていた。事前テストができず、プラ

INDYCAR

クティスも短くされた状況で、ベテランたちと戦わねばならなかったからだ。パロウはシーズン序盤のロードアメリカ・レース1で表彰台に上り、レース2の予選ではポールポジションから僅差の2番手。その週末に初めて走ったコースだというのに、彼は大胆かつ冷静な戦いぶりを見せた。優勝を争いながらも無理をせず、余力を残してゴールまで戦った。多くのルーキーが習得するのに時間がかかる、1レースのフルディスタンスを戦い切るマネジメント能力をすでに身につけていることを見せたのだ。

　ポテンシャルの高さが明らかになったパロウに、ライバルチームは目をつ

2020年はトップ5フィニッシュ2回（19年は6回）、トップ10フィニッシュは5回（同10回）、ランキング11位（同6位）と成績は落ちていたが、それにしてもである。（写真は優勝したロードアメリカ・レース2）。(as)



INDYCAR

実はガナッシは得をしたかもしれない パロウには500を獲れる可能性がある

けた。今年のルーキー・オブ・ザ・イヤーを獲ったリナス・ヴィーケイよりも、パロウのほうが評価は高い。若くてアグレッシブなヴィーケイにも可能性を感じるが、彼はインディライツ出身で多くのコースを知っているという大きなアドバンテージを持っていた。対するパロウは昨年テストをしたミッドオハイオと、今年オーバル用ルーキーテストを受けたテキサス以外のコースは初走行。パロウはスピードがあるうえに、すでに高い完成度がある。

　チップ・ガナッシ・レーシングはこれまで多くの若手を発掘してきた。その眼力の高さには定評がある。以前はF3000の現場にも視察に行っており、ファン・パブロ・モントーヤ、ブルーノ・ジュンケイラといった才能を見いだしてきた。F1のシートを失ったアレックス・ザナルディを2年連続チャンピオンに仕立てあげたのも彼らだ。チーム・ペンスキーがインディカー未勝利の若手をレギュラーで走らせたのは、2000年のエリオ・カストロネベスが最後。それは、起用が決まっていたグレッグ・ムーアが前年の最終戦で亡くなったための緊急措置だった。彼らが将来性を確信して未勝利ドライバーを起用したのは、1991年のポール・トレイシーが最後だ（21年に向けては未勝利のスコット・マクロクリンを起用）。対するガナッシはインディカーで経験のない、あるいは経験の少ない若手＝サラリーの安いドライバーたちをチャンピオンに育てあげてきた。ギャラがいいと評判のフォーミュラEなども経験してきているロー


INDYCAR

ジミー・ジョンソンは来季の17戦のうち、オーバル以外の13戦に出場する予定。ジョンソンのマシンは米オンライン中古車販売会社「Carvana」がスポンサーを務める。(as)

ゼンクヴィストからすれば、「ガナッシのレギュラー」という、人も羨む境遇にはあったが、ギャラには不満を持っていたのかもしれない。

　まさか自分のチームがドライバーに逃げられるなどという目に遭うとは、チップ・ガナッシも予想だにしなかっただろう。しかし実際には、彼らのほうがもっとハッピーなのかもしれない。

　パロウは今年のインディ500でルーキーとは思えない、驚異的なパフォーマンスを見せた。予選ファスト9に進出しただけでなく、アタック1周目に予選最速ラップも記録。ウエイトジャッカーにトラブルがなければ、PPを獲れていた可能性もあったのだ。つまり、ガナッシは偶然を味方に、〝500〟で勝てる逸材を手に入れたということなのかもしれない。パロウが乗ることになる10号車はNTTデータが来年もそのスポンサーとなるのかどうかは明らかになっていない。だが、インディカーチームにとって、インディ500で勝てるドライバーの持つ価値は非常に大きい。圧倒的な話題性を持つインディ500で勝てるチームを、企業は常に求めているのだ。

特別企画

F1史上ふたり目の7冠王

検証

なぜハミルトンは歴代最強なのか？

ilton

LAT

皇帝を越える“何か”

Lewis Hamilton

ルイス・ハミルトン

2008 Champion — 2014 Champion — 2015 Champions — 2017 Champions — 2018 Champions — 2019 Champions — 2020 Champions — 7 Times World Champions

ミハエル・シューマッハーの持つ最多ドライバーズタイトル獲得記録に並び
“歴代最強”という称号も俄然現実味を帯びてきたルイス・ハミルトン
では、そのハミルトンが最強である何よりの証拠はいったい何なのだろうか？

Text：ジュリアーノ・セラゾリ（Julianne Cerasoli） Translation：見田 豊（Yutaka Mita）
Photo：LAT／XPB

ルイス・ハミルトンは、2007年に始まったF1全キャリアを通じて、〝スペシャル〟なドライバーであり続けてきた。デビュー直後の9戦で9連続表彰台フィニッシュの偉業を成し遂げたのが事の始め。同年中国GPで、オワったタイヤで無理矢理走り続け、ピットロードで立ち往生という醜態を演じたのも同じハミルトンだ。同様の〝つまらないミス〟は10年、ポイント争いが佳境を迎えたイタリアとシンガポールでも起きている。しかし、そういう意味の〝特別〟なハミルトンはもはや存在しない。類いまれな才能と資質の持ち主というだけでなく、いまの彼は〝勝つためのマシン〟に変貌を遂げている。彼お気に入りの表現を借りると、チームにとっての〝最終リング〟、つまりメルセデスが長いチェーンだとして、その最後のリングが自分なのだという。F1に登場したもっとも強力な鎖、と言い換えることもできそうだ。

クルマがいいのだからハミルトンが成功するのは当然、と考える方々への対案としてデータで説明するのが分かりやすいだろう。たとえば、メルセデスがライバルを圧倒しているときほど勝率が下がる、という現象はその典型だ。16年にニコ・ロズベルグにタイトルを明け渡したことで、彼はおそらく生まれてはじめて、才能に頼っているだけでは最上の結果を得ることはできない、と悟ったのだ。これを機にハミルトンは、戦い方を根本から変え、状況がどれほど不利でも勝つべきときには必ず勝つ、というマインドセットを作り上げた。

統計データをもう少し紹介しよう。メルセデスが常勝軍団となって以降、つまり14年から16年までの3シーズンでハミルトンは通算30勝を記録している。これは続く17〜19年に挙げた30勝と数字上ではまったく同じ。だが、17年以降のメルセデスが空力安定性を欠いた一方で、フェラーリなどの戦闘力向上もあり、チームとしての勝利数は60から37に激減しているのだ。

メルセデスでエグゼクティブディレクターを務めたパディ・ロウは、16年の敗北がハミルトンを根底から変えたと確信するひとりだ。「ニコは素晴らしいドライバーで充分タイトルに値する。そこからルイスが学んだのが、パフォーマンスを安定させること、そして才能に頼らないということ。このおかげで彼は真の意味で無敵の存在となれたのだ」。

メルセデスのテクニカルディレクター、ジェームス・アリソンも同意見だ。「ミハエル・シューマッハーが跳ね馬を牽引していたころ、自分も一緒に仕事をする幸運を得た。その当時からミハエルの仕事ぶりは絶対誰にも真似できないと確信していたし、それを超える者が現れるなど予想だにしなかったんだ。14年から15年にかけて、メルセデスが破竹の勢いで勝ち始めたときでさえ、その思いは変わらなかった。ところがそのころからルイスは、年を追うごとにパフォーマンスを上げていき、しかもその安定感は他の追随をまったく許さない。もちろんクルマがいいと

才能に頼らず、成績を安定させるという
敗北から得た学びがいまに活きる

いうのもあるが、そのポテンシャルを完全に使い切るスキルに圧倒されたよ。金輪際破られることはないと思っていたミハエルの記録をことごとく塗り替え、しかもまだ更新を続けそうな勢いを感じる。不世出とも思えるドライバーの絶頂期にともに仕事ができる。それも2度までも……自分はなんて幸運なんだろう、といまさらのように感動しているところさ」

アリソンは、エンジニアにとって不動の指標となり得るほどパフォーマンスが安定していることがハミルトンのもうひとつの偉大さだという。「ペースがどうにも上がらないとき、我々はルイスの不調という可能性を最初から排除して、クルマにどこかマズいところがあるに違いない、というふうに考える。真に才能溢れるドライバーがチームにいると、そういうことが可能になるのさ」

無条件の信頼が意味するもの

現代におけるドライバーの完成度は、タイヤマネジメントとコミュニケーション能力を抜きに語れない。かつてタイヤ寿命を無視して初タイトルを取り逃がしたハミルトンは、いまや〝タイヤ使いの名手〟として名を馳せている。もうひとつのコミュニケーション能力については、レースエンジニアを務めるピーター・ボニントンとハミルトンの〝絆〟について指摘しないわけにはいかない。このふたりが発揮する阿吽の呼吸は、とりわけ雨が降り出したときなどクリティカルな局面で活きてくる。コンパウンドの指定や、セッティングの変更など、ハミルトンから要請があればエンジニアはデータへのこだわりを捨て、直ちにその意見を取り入れるという。アリソンの指摘にもあるように、チームが無条件でルイスを信頼しているからこそ可能なオペレーションと言っていいだろう。

では、いったいどのようなプロセスを経れば、そこまでのレベルに到達できるのだろうか。ハミルトンは『中堅以下のチームで無駄な努力をせずに済んだ』ことが何らかのヒントになるかもしれない。彼がこれまでドライブしたなかで最低だったマシンを強いて挙げるとしたら、おそらく09年のマクラーレンということになるだろう。シーズン前半がとくにひどく、コンセプトに変更を加えようやくフェラーリと戦えるレベルに到達した。序列としてはブラウン、レッドブルに次ぐ3番手だから決して褒められないが、それでも2勝を挙げているから立派だ。しかも、ハンガリーとシンガポールという、ドライバーの腕がモノを言うサーキットを制したところが、ハミルトンの能力を雄弁に物語っている。10年余りキャリアが重なるセルジオ・ペレスの見立てはこうだ。「才能はもちろんだが、居るべきときに居るべき場所に居る、というのが彼の強みなのさ。僕らのキャリアを通じて言えるのは、成績を左右するのはまずクルマの出来映えなんだ。でも、これを覆すことができるドライバーがひとりだけいて、それがルイスというわけさ。そこが真似できないところで、僕らは感心して見ているほかないんだ」。

では具体的にハミルトンのスタイルのどこがライバルと違っているのか。同僚ドライバーのあいだで囁かれているのは、レイトブレーキ、低速コーナーの速さ、そして予選タクティクスの3つだという。最後のひとつについては、タイムアタックでタイヤをベストの状態に持っていくことと、重圧が掛かった瞬間でもミスを犯さない、というのがとくに評判だ。

「僕がどうしてもルイスにかなわないと思うのが低速コーナー。全部とは言わないけど、だいたい負けてるね。あ



とクルマのセッティングで、シーズンを通じてすごく安定しているところなんかも、ちょっと真似するのは難しい」と語るのはチームメイトのバルテリ・ボッタスだ。スローコーナーへの進入でブレーキを遅らせることができれば、それだけオーバーテイクに有利なのは言うまでもない。ハミルトンは、アクセルとブレーキの両方を極めて精妙に操り、ステアリングで生み出したオーバーステアを自在にコントロールする。そうすることで挙動バランスを素早く回復させ、いち早く加速に移すことができるのだ。口で言うのは簡単だが、それぞれ性格の異なるトラックで、しかも刻々と変わるコンディションに合わせるのは至難のわざ。高度なスキルの引き出しを数多く持ち、それを瞬時に使い分ける能力が備わっているということにほかならない。

週末にテストしたさまざまな要素を集約し、たった1周のタイムアタックにそれを表現することは、現代F1を戦ううえで最大のチャレンジと考えられている。タイヤの一番おいしい部分が使えるようになっていること、ブレーキが適度に温まっていること、パワーユニットがフルチャージであることなど、バイタルファクターの多さと複雑さは年々エスカレートする一方だ。そんななか、前人未到の通算100PPの大台に近づいたハミルトンは、いまや名実ともに史上最速ドライバーと言っていいだろう。「これくらいやれば充分というレベルをはるかに超えるルイスの走りを、これまでイヤというほど見せつけられてきた。土曜日の彼は掛け値なしにすごいと思う」というのは前出のペレス。またランド・ノリスは、「予選の彼は最強。それまでのセッションであらゆることを試みて、アタックのときに一番いいものを出してくる。ブレーキングポイントが2メートル手前だったり、アクセルを開けるのがコンマ2秒遅かったりしたのを、すべてドンピシャに合わせちゃうんだからマイるよ」とお手上げ状態だ。

コンスタントにベストを繰り出すハミルトンの能力は、数あるアドバンテージのなかでももっとも有効なものだ。ウイリアムズのジョージ・ラッセルは次のようにコメントしている。

「この6年間で彼がミスを犯したのは数えるほどしかない。たぶん片手で足りるはずだ。チームが絶大な信頼を置くのも無理はないね。新しいフロントウイングをつけても、彼なら絶対無傷で戻ってくるという安心感がある。むろんコンディションの心配も無用だ。それだけチームに自信を与えられるドライバーは彼しかいないよ」

ストレスを跳ね返す向上心

優秀なドライバーは掃いて捨てるほどいるが、こんな台詞を吐けるのはおそらくハミルトンくらいのものだろう。

「僕はレースのありとあらゆる局面で学んでいるつもりだ。最終的な目標はすべてにおいてベストであること。スタート、オープニングラップ、タイヤ



LAT

"ボノ"の愛称で親しまれるボニントンは、かつてメルセデス時代のシューマッハーの担当エンジニアも歴任したベテランだ。チームにとって、ハミルトンとボニントンの相乗効果がもたらす恩恵は絶大だ。

LAT

マネジメント、ピットストップの全行程、つまりイン・アウトラップから停止位置まで、ありとあらゆるプロセスを完璧にこなしたいんだ」

どれかひとつでも思いどおりに運ばなければ、そのときこそハミルトンの表情から不満が読み取れるはずだ。彼は感情を表に出すことをためらったりしないし、とりわけ自分の優位性を失ったときはそうだ。素っ気ない態度や物言いなどが、誰よりも自分自身に厳しい性格を表している。この種のストレスは多くのドライバーにとって負のスパイラルとなり、成績にも悪影響をおよぼすものだが、ハミルトンの場合は当てはまらない。彼のライバルは、そのような態度を目にしたら、むしろ自分たちに危険が迫っていると考えるべきだろう。ストレスを発奮材料に変え、より強くなってトラックに戻ってくるのがいつもの彼のパターンだからだ。

「今日はうまくいきそうもないが明日には状況を好転させたい、というのはありがちな発想だけれど、僕はそんなふうに考えることはできない。どんな場合でも、気力を整え問題を徹底的に掘り下げて、活路を見出すことに集中する。レースではひたすら攻撃的にいく。そうすれば上手くいくと分かっているからなんだ。クルマを降りて落ち込むこともたまにある。誰も気づかないかもしれないけど、それは自責の念に駆られているからさ。2位で上出来というときでも、タイトルを目指す身としては断じて許せない」

一方でハミルトンは、向上心の命じるまま、クルマに合わせて自分のスタイルを変えることも辞さない。「毎年のことさ。テクノロジーは常に進化しているから、必要があればシーズンの途中でもやる。去年ずっと悩まされ続けたタイヤの問題にしてもそう。今季も同じタイヤを使ってきたが、技術的な工夫を凝らすことで解消できた。クルマが違うというのもあるが、僕がスタイルを変えて対応したのも事実なんだ。臨機応変さは、F1を戦ううえで必要不可欠な要素ということだね」。

皇帝を越える"何か"

Lewis Hamilton

LAT





XPB

右）アロンソとチーム内バトルを繰り広げた07年は「人生でもっとも厳しかった時期」。ハンガリーGP以降、両者の対立は激化し、当時22歳の新人にとっては「大きな負担」だった。上）決勝でのスタートミスが目立ち、得点の取りこぼしが響いた16年はロズベルグに"勝ち逃げ"を許す。スペインGPでは同士討ちも経験。

結果に結び付く"異業種交流"

これまで登場したどのF1ドライバーとも異なるハミルトンの個性、それは"F1が人生のすべてではない"という生き方に象徴されているように思える。13年以来、彼の上司であり、ハミルトン自身が成長のヒントを与えてくれた人物と評価するトト・ウォルフは、次のように語っている。「自分が手掛けるファッションビジネスに割く時間、そしてレースに専念する時間、その配分を彼は正しく理解し、実行する。その判断の正確さは驚くほどだ。必然的に私の役目は、どうすればそのための自由をルイスに与えられるかを考える、そこがキモになってくる」とウォルフ。

「ひとりの人間として成長していく過程で、彼は必要不可欠な環境がどういうものかを徐々に理解していったのだと思う。その意味で彼のキャリアはいくつかのステージに分かれており、どんな人物が身近にいるかでそれは決まってくる。彼が心から信頼する人々だということ、そして非常にポジティブな関係だというのは共通しているんだ」

こうしたアプローチをハミルトン自身は、密かに"ゼロ・ファック方式"と呼んでいるのだという。

「人がとやかく言うのを完全に無視することさ。自分のヘアスタイルやファッションが嫌いだという人は大勢いる。でもいっさい気にしない。昔は気に病んだりもしたけど、徐々にあらためてすっかり平気になった。これまでにやったことで、もっとも健康に良かったのがこれなんだ」

アイルトン・セナ、シューマッハー、フェルナンド・アロンソなど、ここ数十年のあいだに活躍したF1ドライバーはいずれもドライビングスキルとフィジカルの向上に生活のすべてを捧げてきた。ハミルトンはこれとは対照的に、仲間とともに過ごすことでF1と自分を切り離そうとする。レースを完全に忘れさせてくれる人物と好んで付き合うのだ。このやり方は彼の独創で、まったく新しいアプローチと言えるだろう。過去にセナのフィジカルコーチを務めたジョセフ・レベラーも、これには感嘆するしかなかったという。

「超人的な能力を持った者でも、リカバーする時間は絶対に必要なんだ。のんびりとくつろぐからこそ、必要なときに全力を出し切ることができる。もっと重要なのは、どんな生き物もリラックスしているときこそ成長が促される、ということ。そういう時間をしっかり確保しておかないと、何が重要なのかが分からなくなり、肝心なときに100パーセントの力を発揮できない。ルイスが長年トップの座に君臨している理由がまさにそれなんだ」



壮大な情報戦であり、そして消耗戦と化した現在F1において、ハミルトンは唯一でなおかつ最後のグローバル・パーソナリティと言っていいだろう。それがいつになるかはともかくとして、晴れて現役を引退したその先には、フルタイムの活動家、ファッションリーダー、俳優、作詞家などなど、何でもありのマルチタレントとしての将来が待ち受けている。彼がインスタグラムに写真を投稿すると、異業種の錚々たる顔ぶれからリプライが寄せられてくる。そんな心温まる交友関係を築き上げたF1ドライバーはほかにはいない。そしてその絆は、彼がレースで勝ち続けているからではなく、長年の交流があればこそ育まれたものなのだ。

ハミルトンは言う。

「いつヘルメットを置くかは、どれだけ意欲を持続できるかに懸かっている。結果に満足せず、常に上を目指し、歴史を動かしていく強固な意志を皆で持ち続けることが大切だ。どのような価値もビジネスとして利用してしまうこのクレイジーな世界で、僕らは包括性や多様性に資する事業のリーダーとして振る舞わなければならない。為すべき事は山ほどある。それが僕のインスピレーションの源なんだ」

史上最強の名にふさわしくなった稀代のドライバーにとっては、同時にそれが勝利の源泉でもあるのだろう。

唯一でなおかつ最後のグローバル・パーソナリティ
それがハミルトンたるゆえんだ

LAT

DTM

The End of Class 1 Era



さらば、ドイツのClass 1

2021年、ドイツのトップカテゴリーはGT3に方針転換へ

DTMは今季最終戦の舞台ホッケンハイムで来季に関するプレゼンテーションを開催
来季はClass 1規定車両ではなくFIA GT3マシンを採用することを発表するとともに
フル電動車によるシリーズを2023年にスタートさせる方針であることを明らかにした

Photo：AUDI

〝ガラパゴス〟に袖は振れない

DTMはなぜGT PlusではなくGT3を選択したのか?

DTM
The End of Class 1 Era

Class 1規定の継続を諦めることが明らかになった後には
GT3に改造を施す『GT Plus』コンセプトが浮上していた
しかし、実際に来季DTMで競い合うのはGT3マシンに決まった
DTMにとって何が『GT Plus』採用の障壁となったのか?

Text：ルネ・デ・ブール（René de Boer）
Translation：新井宣之（Nobuyuki Arai） Photo：AUDI／DTM

今年4月にアウディが2020年シーズンをもってDTMにおけるワークスプログラムを取りやめると発表して以来、DTMの将来について多くの話題や憶測が飛び交っていた。19年にRモータースポーツがアストンマーティンを擁してシリーズに参戦してきたものの、その戦闘力の低さもあって、同年限り、わずか1シーズンでシリーズから徹底することになったため、今シーズンはアウディとBMWの2メーカーでの争いに。そんななかでアウディが今シーズン限りでの撤退をアナウンス。そのため、残るメーカーはBMWだけという状況に陥ってしまった。たった6～7台のBMWだけではグリッドを満たせないことは明らか





で、シリーズ存続に向けて改革を迫られていた。ワンメイクシリーズになればかなりのコストを抑えられるだろうが、それは現実的とは言えない。

　残念なことに、スーパーGTと共同で車両規則を定めたClass 1レギュレーション下でのコラボレーションは事実上終了となった。昨年11月に富士スピードウェイで開催された両シリーズの特別交流戦は、観戦に訪れたファンを大いに楽しませてくれたし、個人的にも17年のスーパーGT最終戦もてぎでDTMマシンがデモ走行をしたときと同様、一生忘れることのない思い出として残っている。しかし現実としては、さまざまな理由からドイツのメーカーが日本でのプログラムに本気でコミットメントすることはなく、日本のメーカーも同じく、ヨーロッパでのセールス販売との兼ね合いもあり、積極的にDTMへの関与に乗り出すことはなかった。

　公式には、DTMのボスであるゲルハルト・ベルガーが宣言したように、ドイツでもまだClass 1レギュレーションは有効だ。そのため、もし純粋に興味を示してくれる組織や自動車メーカーが現れればレース開催の可能性は残されてはいるが、それも現実的ではないのが実状だ。

すでに複数メーカーがコミット

　では、DTMは今後どのような方向に進んで行くのか？

　将来に向けたプラットフォーム作りを確実なものにするべく、いくつかのオプションが検討されてきた。チームやメーカーなどの参加者から、我々メディアやそのほか多くの人間がこのシリーズに関与しているため、経済的な観点から解決策を探ることは非常に重要だ。ベルガーは「シリーズの将来に向けて考え、戦い続けること自体がすでに価値のあることなのだ」と語っていたが、結局21年以降のDTMは自動車メーカーのワークスチームではなく、プライベートチームがGT3ベースの車両で争うレギュレーションがもっとも実現可能な選択肢であり、それこそがニュースタイルのDTMになることが明らかになった。

　当初は、GT3マシンを使用し、エンジンパワーを向上させた『GT Pro』、または『GT Plus』といったアイデアも浮上していた。また、DTMはABSやトラクションコントロールといった電子制御のドライバーエイドを廃止し、さらにGTレースで主流のローリングスタートではなく、シリーズ伝統のスタンディングスタートを維持したいと考えていた。

　しかし、マニュファクチャラーとの話し合いのなかで、既存のGT3マシンのパワーを向上させ、電子制御のドライバーエイド装置を取り除くのに発



生する〝余計な開発費〟を受け入れるメーカーなど存在しないことが明らかになった。また、スタンディングスタートを実現するためには、ギヤボックスとドライブシャフトの改良が必須となるため、これもほとんど歓迎されなかった。とりわけ、エンジンのパワー向上案に関しては、ポルシェが強硬に異を唱えた。というのも、現在の911 GT3 Rのエンジンはすでに限界に近い出力を絞り出しているため、パワーを上げることは容易な作業ではなかったからだ。ドイツ国内ではポルシェ抜きでのGTシリーズなどまるで意味をなさないということも、『GT Pro』／『GT Plus』を採用できなかった大きな要因であったことは言うまでもない。

そして迎えた20年シーズン最終戦ホッケンハイムの金曜日、待ちに待ったシリーズの今後に関するプレゼンテーションが開催された。現地にはメルセデス、アウディ、ランボルギーニ、フェラーリのGT3マシンが展示されていた。アウディスポーツにおけるカスタマーレーシング部門の責任者であるクリス・ラインケと、メルセデスAMGモータースポーツのチームコーディネーターであるトーマス・イェーガーも姿を見せ「チームがこのシリーズで我々のマシンを走らせたいなら、我々はできる限りのサポートをしていきたい」と語り、DTMの新レギュレーションへのコミットメントを誓った。とくに元DTMドライバーでもあったイェーガーは、メルセデスブランドがシリーズにカムバックすることにどれだけ期待しているかを強調した。

これまでにDTMでアウディを走らせたことのあるアプト、フェニックス、ロズベルグの3チームは来シーズン、アウディとともにGT3ベースのDTMに参戦することに興味を示しているが、アプトのトーマス・ビアマイアー、フェニックスのエルンスト・モーザー、ロズベルグのキンモ・ライマタイネンという3人の各チーム代表はそろって必要な予算を捻出できるかどうかが重要だと強調している。パドックでは、9ラウンド、18レースで争われる新シーズンにGT3マシンで参戦するには約100万ユーロ（約1億2000万円）の予算が必要になると噂されている。さらにベルガーは、新シリーズでステアリングを握れるのはプロドライバーだけとする可能性を否定はしていない。だが、参戦を予定しているチーム代表のなかには、スポンサー獲得がますます厳しい状況にあるため、〝ペイドライバー〟にチャンスを与えることも現実的だと考えている者もいるということも確かだ。

ほかにも、今年のニュルブルクリンクとスパ・フランコルシャンでの両24時間レースをBMWとポルシェでそれ

DTM
The End of Class 1 Era

DTMの未来は5本の柱が支える 2023年には電動シリーズ設立

今後DTMの柱となるのが右に示した5つのシリーズだ。メインとなるのは当然DTMとなるが、来季からはGT3マシンを採用する。GT4マシンで競われるDTMトロフィーや、さらに過去のDTMマシンやF1マシンなどが走るDTMクラシックも「柱」として数えられるが、彼らにとっての目玉はフル電動シリーズとなるDTMエレクトリックだろう。ホッケンハイムではコンセプトカーがお披露目され、実際に計画が進んでいることがアピールされた。

DTM



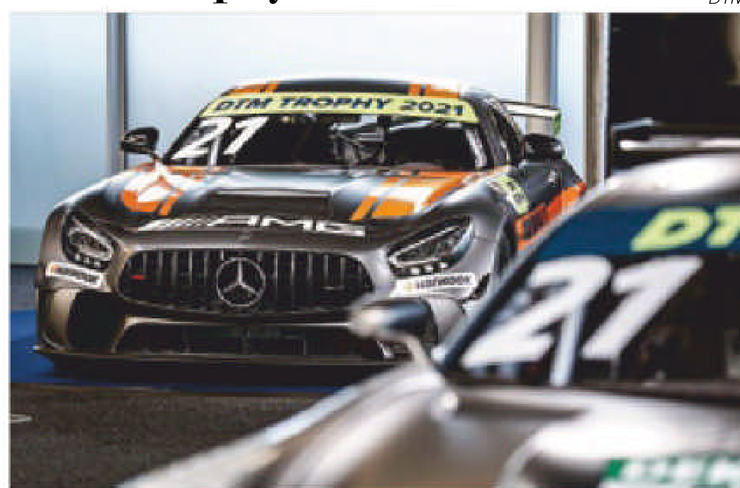
DTM

DTM Electric



DTM

DTM Trophy



DTM

DTM Classic



DTM

DTM Esports



DTM

GT3で争う新生DTMは
多くの人に受け入れられる可能性がある



AUDI

ぞれ制したローヴェ・レーシングや、今年もBMWのプライベーターとして活動してきたスイスのFACHオートテック、そして今シーズンアウディを3台も走らせていたWRTといったチームが新しいDTMへの参戦に興味を示している。「我々はDTMでの経験があり、GTレーシングでも経験がある。つまり、来年からのGTベースでのDTMの一員となるのは我々にとって必然とも言える」とはWRTのチームオーナーであるビンセント・フォッセのコメントだ。

さらなる発展の可能性

大きく舵を切ることになった来シーズンからのDTMだが、それでもありがたいことに独自色はまだ残っている。スタートは前述のとおり、ハードウェア的な制約からローリングスタートに変更になるが、その方式はインディカーやNASCARで見られるような2列縦隊でのダブルファイルフォーメーションに似たものになる。

さらにはすでにFIA GTワールドカップやDTMの第2シリーズのDTMトロフィーで採用されているドライバーひとりにつきマシン1台というコンセプトは変わらない。また、ドイツのGT3シリーズであるADAC GTマスターズと異なり、ピットストップを義務づけることで競争的な要素を残している。1台あたり最大6人のメカニックと2人のエアガンが配置され、1秒を争う素早いピット作業も大いに見せ場となるだろう。DTMという強力なブランド力に加えて、世界中のファンからの認知度とメディア報道の両方の観点から見ても、GT3マシンを使用した新生DTMがチーム、ドライバー、スポンサーにとって非常に魅力的なシリーズに発展する可能性を大いに秘めていると言える。

今年から始まり大成功を収めたGT4マシンで争われるDTMトロフィーは来年も継続される。加えて、人気の高い過去のレース車両で行なわれるDTMクラシックがいままで以上に重要な役割を果たすことは間違いない。若いファンへ訴求するDTM Eスポーツもスタートさせ、リアルとバーチャルの融合も目指していく。

現在21年に向けた準備が全速力で進められている一方で、シリーズの主催者はさらに先の未来にも目を向けている。23年からDTMのプラットフォームで走らせることを予定している新しいフル電動シリーズのデモカーがホッケンハイムでお披露目となった。DTMを統括するITRが技術パートナーのシェフラーと緊密に協力して開発されたこのマシン、その出力は何と1200馬力というから驚きだ。このマシンをテストドライブした2度のDTMチャンピオン、ティモ・シャイダーはそのパワーに感銘を受けたという。「ドライバーという職業では、自分が思う充分なパワーを得る機会はほとんどない。でも、このマシンのパワーはそれに限りなく近いと言えるよ」

DTMはたしかに存亡の機を迎えたが、シリーズは生き残りをかけて新たな方針を打ち出した。今後の展開を非常に楽しみにしていよう。

このままでいいのか？

シリーズ存亡の機は復活のチャンスともなるが……

かねてよりDTMは内燃機関時代の終焉を予想し電化に舵を切ることを表明していた2023年には新たにDTMエレクトリックがスタートする見通しとなっているが選手権そのもののスタンスはまったく変わらない

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：DTM／SCHAEFFLER



DTM

DTM
The End of Class 1 Era

2021年シーズンからDTMはFIA GT3カーにスイッチすることになったが、これはヨーロッパにいる多くのファンを失望させた。規制を廃したGT3フォーマットか、JAF GTのような規定を採用するのではないかと期待されていたからだ。しかし実際には、独自の性能調整を採用するという点を除けば、DTMは単なるGT3シリーズのひとつになる。カスタマーチームというかたちで今後もアウディ、BMW、メルセデスのマシンをシリーズで見ることができるとしても、本当の意味でファンを充分に満足させることはできない。

車両をGT3カーに変更することで、DTMは他に類を見ない貴重なセールスポイントを失ってしまった。これまでのDTMマシンに対抗できたのは、今年まで技術規則を共有していたスーパーGT GT500マシンや、プロトタイプカーくらいのものだった。GT3を採用するDTMは、もはや特別なシリーズとは言えない。ADAC GTマスターズや、より人気の高いGTワールドチャレンジとの差別化も充分とは言えない。唯一の違いは、サクセスバラストを導入する点くらいだ。

先のページでも触れたとおり、DTMはルールの変更と、シリーズを構成する5つの柱をベースにしたエキサイティングな将来の展望を明らかにしている。メインはGT3マシンによる選手権となるDTM。そのほかには過去のDTMマシンやグループCカー、さらに奇妙なことだがF1マシンを集めたレースやデモンストレーション走行



DTM

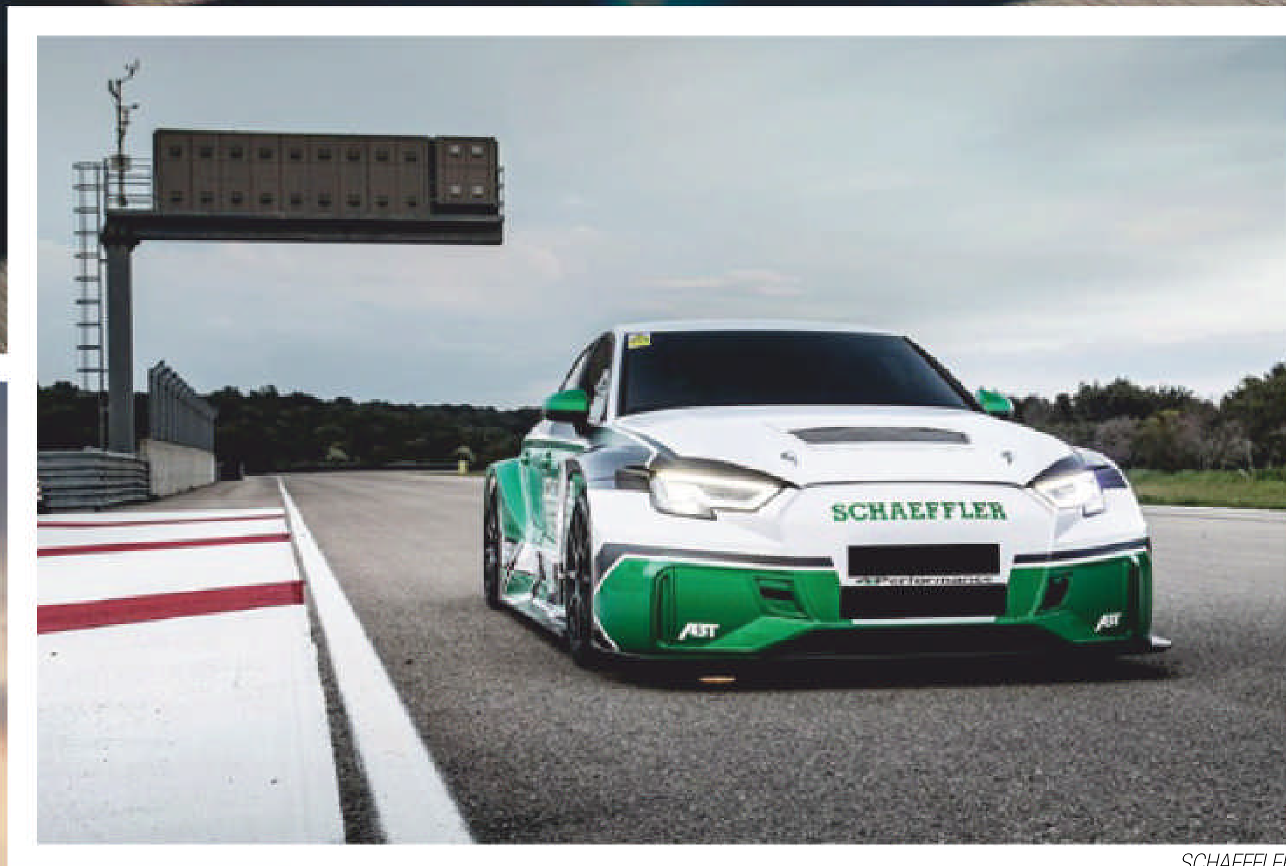
を行なうDTMクラシックがある。皮肉にもこれは、かつてのDTMマシンがいかに素晴らしかったものだったかを示すものになるだろう。各イベントでヒストリックカーがその走りを披露することになるが、多くのファンにとってはそれが週末のハイライトになるかもしれない。今後はDTMクラシックに登場するマシンのほうが、現役のDTMマシンよりも断然速いという事態が発生することも考えられる。

もうひとつの柱はDTMトロフィーで、これはすでに存在しているGT4車両によるスプリントレースのシリーズだが、21年にはサクセスバラストが導入される。4番目の柱は、人気が高まる可能性を大いに秘めたプロフェッショナルなDTM Eスポーツだ。基本料金無料のシミュレータ『Race Room Racing Experience』を使用し、世界中からエントリーを集めることを目指している。すでにeスポーツの分野にはライバルがひしめいているが、これはDTMにとってプラスになるに違いない。

新技術の投入はナシか

新たなDTMの最後の柱が、おそらくもっとも興味深い。以前から約束されていた電動シリーズ、DTMエレクトリックだ。ドイツの自動車メーカーの関心に呼応して、DTMは非常にパワフルなレースカーを使ったまったく新しい電動レーシングカーの選手権を発表した。20年シーズン最終戦で、実際にプロトタイプがお披露目されるまで誰も信用していなかったのだが、こ

DTM



シェフラーはアウディRS3をベースに、フォーミュラEのモーターを搭載するなどして電気自動車とした4eパフォーマンスを発表。最高出力は1000馬力を超え、0-200km/h加速は7.0秒と驚きの加速性能を誇る。

SCHAEFFLER



のマシンはパフォーマンスレベルがあいまいな単なるコンセプトカーではなく、実際に走れる車両だった。

この〝まったく新しい〟DTMプロトタイプ＝Eカーは、アウディRS3がベースになっているが、フォーミュラEでアウディのパートナーを務めるシェフラーの手によって、まったく別のクルマといえるほど大幅に改造されていた。短時間のデモンストレーション走行では、DTMとシェフラーによって正確なパフォーマンスの数値が明らかにならないように配慮されていた。ただ、ホッケンハイムのグリッド上で簡単に4輪バーンアウトしていたことから、かなりのトルクがあることはうかがえる。だが、肝心のラップタイムはそれほど速そうではなかった。

実際、Eカーのボディワークの下には真新しい要素は何も隠されていない。というのもじつはこのマシン、中身は18年にシェフラー4eパフォーマンスとして作られたものなのだ。同車は2015／16年シーズンにアプト・シェフラー・アウディスポーツ（当時）が使用していたモーター4基を搭載したマシン。最高最大出力880kWで、最大トルクは1280Nmだ。0‐100km／h加速ではClass 1マシンをしのぐ速さを発揮するが、これはモーターのトルクと4輪駆動のコンビネーションによるもの。ホッケンハイムではっきりしたようにそれ以外の部分ではあまり速くないのは、ドライバーを除いた車重が1800kg以上であることが影響しているのだろう。4eパフォーマンスはレーシングカーではなく、技術のデモンストレーションのためのマシンだ。バッテリーの重量だけで600kg以上あるが、重量配分を考えてこれを二分割。ひとつはフロントのエンジンルームに、もうひとつはリヤの燃料タンクのエリアに配している。かなり重いバッテリーだが、長距離のレースをこなすことはできない。レース中にバッテリー交換を行なう案もあるようだが、実際のレースはわずか30分間のスプリントになる見通しだ。

空力パーツはマシンを速くするのにまったく役立っていない。最高速度は210km／hで、ディフューザーやリヤウイングは空力性能よりも、見た目を考慮して作られている。ゲルハルト

・ベルガーが初めて電動レーシングカーによるDTMのコンセプトを明らかにしたときに言及した300km/hには到底及ばない。それでもEカーは、よりコンパクトで軽量なニッサン・リーフNISMO RCよりわずかながら速い。だが、この2台が競い合うという望みはすでに断たれている。

開発競争もナシか

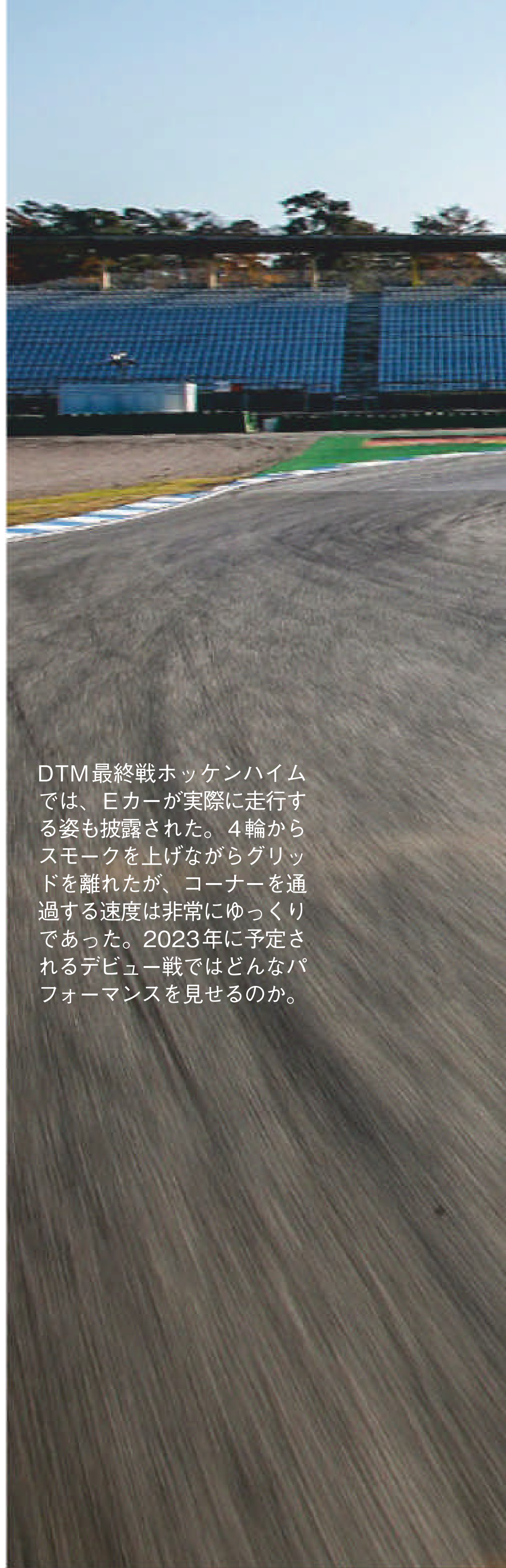
DTMエレクトリックは、シェフラーが製作したマシンをベースとしたワンメイクシリーズになる。マニュファクチャラーはベースマシンに個々のボディワークを装備することができるが、それ以外の技術的な開発は禁止されるため、このシリーズはマーケティングを目的とした選手権になるだろう。

「フォーミュラEはマーケティングのプラットフォームとして妥当であり、多くのメーカーが参戦している理由も理解できると、常々私は述べてきた」かつて、フォーミュラEには感動がないと批判した発言に対する質問を受けて、DTMのボスであるベルガーは説明した。「私の批判はスポーツという側面に向けられたものだった。マシンのスピードは遅すぎるし、ドライビングスタイルが戦略やエネルギー管理に支配されすぎているということを言いたかったのだ」。

しかし、どれも中身はまったく同じシェフラーのプラットフォームを使ったマシンによる30分のレースでは、スピードの出ないマシンをエネルギー管理を重視したドライビングスタイルで操るというものになりかねない。

だが、これがDTMの目指す方向のようだ。検討を重ね、いずれは完全電動のレーシングカーによる選手権になるのだ。しかし、技術的な開発が行なわれないのであれば、まさにベルガーが危惧しているような、見る側にとって退屈極まりないレースになりかねない。それを防ぐには、より軽量で速いマシンが必要だ。

いまこそ、DTMが技術開発を認め、リーフNISMO RCのようなマシンもレースに出られるように配慮したレーシングEVシリーズになる絶好のチャンスなのだ。そうなれば、新たな黄金時代の幕開けになるかもしれない。しかし、長年にわたってエンジニアリングや技術開発をないがしろにして、マーケティングだけを見据えたチャンピオンシップであり続けたDTMに、変わろうという兆しがまったく見られない現状では、期待はできないだろう。



DTM最終戦ホッケンハイムでは、Eカーが実際に走行する姿も披露された。4輪からスモークを上げながらグリッドを離れたが、コーナーを通過する速度は非常にゆっくりであった。2023年に予定されるデビュー戦ではどんなパフォーマンスを見せるのか。

いまが黄金時代を作る絶好のチャンスだが DTMには変わろうとする気配が見られない

DTM

Räikkönen

［独占インタビュー］

キミ・ライコネン

アイスマン・ソロライブ～語り尽くした14問～

ルーベンス・バリチェロの持つ歴代最多出走記録を塗り替え
名実ともに大ベテランの域に達した『アイスマン』
これまでの木曜定例記者会見や、インタビューなどでは
口数の少なかった彼が、驚くほどいまのF1について雄弁に語る

Text：ルイス・バスコンセロス（Luis Vasconcelos）
Translation：見田 豊（Yutaka Mita）
Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／LAT／Sutton

Profile

国籍：フィンランド
生年月日：1979年10月17日
身長／体重：175cm／71kg
F1デビュー：2001年開幕戦オーストラリアGP
出走：329戦／326スタート（歴代1位）
優勝：21回
ポールポジション：18回
ファステストラップ：46回（歴代3位）

LAT

Kimi

レースとは、人生そのものだ





このほど3年連続となるアルファロメオとの契約更改を果たしたキミ・ライコネンは、自身の持つGP最多出場記録をまたも更新することが決定的となった。衰えることを知らぬベテランの活躍を眺めていると、どうしてもミハエル・シューマッハーの面影を想起せずにはいられない。シューマッハーが二度目の引退を宣言したときの年齢が、現在のライコネンと同じ42歳だったからだ。

ポルトガルGPの開催地、アルガルベでライコネンは、開口一番「これは例外的な試みだ」と前置きしたうえで、プレス向けとしては今季初となる単独〝ライブ〟インタビューに応じてくれた。コロナ禍によるさまざまな制約は、すべてのドライバーがこれまで当然の義務もしくは権利として行なってきた数々のメディア対応をも激減させている。定例記者会見や公認TVクルーによるインタビュー、パドックでのぶら下がり取材に替わって、インターネット・アプリの『Zoom』を介したリモート取材がほとんど唯一の露出機会となってしまったわけだ。

前回ライコネンが単独取材に応じてくれたのはバルセロナ合同テストのときで、対面形式とはいえ2メートルの『ソーシャル・ディスタンス』に言い知れぬもどかしさを覚えたものである。それに引き換え今回のロングインタビューは、モニター画面にアップで映る

Sutton



Sutton



マクラーレンや第１期フェラーリの『勝てる体制』でキャリア21勝のうち18勝を挙げてきたライコネン。ところが、それぞれの所属最終年はライバル勢に対し相対的な戦闘力が不足。『勝てない体制』に急変してしまった苦い経験をもつ。とくにマクラーレンでは05年に7勝を挙げタイトルを争うも翌06年は一変して未勝利に終わる。このような経験も「うまくいく保証はない」というライコネンの思考に影響を与えている。



LAT

表情がむしろ親密さを醸し出し、いつもとは違うライコネンの胸の内を覗き見ることができたような気がする。アルファロメオという弱小チームで戦うＦ１はトップチームでのそれとどう違うのか、コロナ禍という異常事態をどのように受け止め対応しているか、Ｆ１の未来と自身の将来展望などについて、心ゆくまで語ってもらった。

20年間変わらないアプローチ

——あなたがフェラーリにいたころ、勝つチャンスがないのであればＦ１を続けていても仕方がない、という意味のコメントを何度か聞いた覚えがあります。しかし、現状チャンスがあるとも思えないし、それは来季もたぶん同じでしょう。そこで質問ですが、いまは何をモチベーションにＦ１で戦っているのですか？　勝つ喜びよりも走る喜びの方が自分にとって重要になった、と解釈して構いませんか？

「僕もよく分からないんだ。ただ、トップチームに所属していても、勝てるという保証があるわけじゃない。１チームだけが突出しているいまはなおさらね。そのほかの18台には、ほとんど勝つチャンスはないわけだろ。つまり、勝てるときは勝てるし、そうでないときもある。いずれにしても、たいへん分の悪い勝負を戦っているということになる。

いまだに楽しい、というのはたしかにあるね。それだけこの仕事が好きで、運転するのが好き、ってことさ。クルマを速くするためにしなければならないことは山ほどあって、ドライビングの質を上げることもそのひとつ。それが気に入っているから、こうして続けている。ハッキリ言って、もし楽しいと感じられなくなったら、年がら年中旅暮らしのこんな生活は、人生を無駄に過ごしているのと同じことだ。今年はヨーロッパでのイベントが大半だからまだマシだけど、それでも移動は決してラクじゃない。楽しいからやってられるんだよ」

——Ｆ１を見る視点が変わった、ということはありますか？　マクラーレンやフェラーリでは常にトップ争いに加わっていた。アルファロメオ・ザウバーではいったい何を目標に戦っているのですか？

「見方が変わった、というのはない。常にトップ争いだなんて、そんな保証はどこにもないわけだしね。どのチームにいようとそれは同じ。マクラーレンやフェラーリでさえ、開幕前は先頭集団で戦えるかどうかなんて分かりゃしない。ずっと勝ち続けてきたクルマが、あるとき突然勝てなくなる、そんな例がゴロゴロ転がっているよ。クルマ次第でどうにでも変わるし、最高のチームでさえしくじることがある。だからどんな場合でも、自分にできる最善の仕事をする以外に方法はないんだ。〝人事を尽くして天命を待つ〟というのは本当だよ」

——目標が変わったことで、ＧＰウイークエンドへの取り組みに変化はありましたか？　トップチームにいたころ

といまとではアプローチが異なっても不思議はない、という気もします。それと、中団の戦いは密集していて接触などのリスクも大きいし、ドライビングスタイルをそれに合わせて変えたりしていますか？

「何も変わっていないよ。ただし、以前よりも接戦になった、これだけは言える。年を追うごとにクルマの性能差が縮まるから接近戦になるのは当然なんだ。それに、先頭に近づけば近づくほど抜くのが難しくなる。中団の戦いは以前よりいくらかマシになった気がするけど、僕のアプローチは少しも変わらない。どこのチーム、どのドライバーであれ、それは同じなんじゃないかな。チームごとに独自の戦略や仕事の進め方があって、でも目指すものはどこも同じ、つまりレースに勝つこと。たとえ優勝は無理でもベストを尽くす、そのために工夫を凝らしているわけだから、自分たちのやり方をそうそう変えたりはしないのさ。いろんなチームで大勢のエンジニアと一緒に仕事をした経験から、基本的な作業手順は一度固定されるともうほとんど動かない、ということを学んだ。フリー走行から予選、そして決勝へと連なるアプローチは、チームごとに微妙に異なりはしても、実際の作業内容はほとんど同じだし変わらない。ただその結果だけが、週末ごとに違ったかたちで出る。重ねて言うけど、仕事の進め方は基本的に



変わらない、いつだってそうだ」

――中団では先頭集団以上にバトルの機会が多いと思いますが、それは楽しいですか？　また、ビッグチームにいたころと比較して、アルファロメオ・ザウバーのような小規模チームの方が、自分のドライバーとしての存在感は大きく、長くキャリアを続けていればそれだけ責任も重くなる、というふうにお考えですか？

「ドライバーとしての責任をそんなふうに考えたことは、正直言ってないな。いつだってベストを尽くせばいいんだと思っているから。それで上手くいくこともあるし、ダメなこともある。人生と同じだよ。誰だって失敗することがあるけど、これは団体戦で、決してひとりで戦っているわけじゃない。各自意見の相違を乗り越え、チームワークに徹すればいいだけのことさ。ただそうは言っても、300～400名のスタッフが働くなかで、ドライバーはわずか2名だけだから、何を言ってもその比重が重くなるのは自然なことだ。「どの方向に進むべきか」というような重要なテーマでは、やはりドライバーの意見が尊重されることになる。大勢の優秀なスタッフがコンピュータを駆使して膨大な情報を処理しているが、それでもふたりの生身の人間が実際にクルマを走らせ感じ取ったことは、数字で表せないほど貴重なんだ。チーム戦略や開発方針を決める際に大きな比重を占めるのは当然さ。

ここ数年で自分なりに悟ったことがあるんだ。どれほど経験を積んだとしても、物事が順風満帆で進み勝ち続けているときでさえ、判断を誤り違う方向にいってしまうということが起きる。だからこそチームにはふたりのドライバーがいて、互いに仕事ぶりを観察しながら、それぞれいい部分を取り入れる、そういうシステムになっている。これこそチームだから可能なことだといまさらのように思うわけだよ」

物事が順風満帆で進み勝ち続けているときでさえ判断を誤り違う方向にいってしまうこともある

――古巣のザウバーに戻った最初の年は、内容的にかなり勇気づけられるパフォーマンスだったと思います。しかし、期待を胸に臨んだ2年目は不発に終わり、とくに開幕2戦は最後尾をうろつく始末でした。いったい何がいけなかったのでしょう？　フェラーリが前年よりもパワーダウンしたエンジンを供給した、という噂が飛び交いましたが、不振の原因はそれだけだったのでしょうか？　シャシーで何か思いあたることはありますか？

「今季ここまで落ち込むとは想像もしていなかった、それは確かさ。とはいえ、かなり苦戦するであろうことは、初期テストで予測がついていたんだ。その原因のひとつがエンジンに起因するものだった。でもエンジンの中身は調べようがないから、どの程度までそうなのかは分からない。前年からどう変わったかは『フェラーリの専管マタ

LAT



LAT

2020年シーズン成績

ラウンド	開催地	予選	決勝
Rd.1	オーストリアGP	19位	リタイヤ
Rd.2	シュタイアーマルクGP	16位	11位
Rd.3	ハンガリーGP	20位	15位
Rd.4	イギリスGP	18位	17位
Rd.5	70周年記念GP	20位	15位
Rd.6	スペインGP	14位	14位
Rd.7	ベルギーGP	16位	12位
Rd.8	イタリアGP	14位	13位
Rd.9	トスカーナGP	13位	9位
Rd.10	ロシアGP	20位	14位
Rd.11	アイフェルGP	19位	12位
Rd.12	ポルトガルGP	16位	11位
Rd.13	エミリア・ロマーニャGP	18位	9位
Rd.14	トルコGP	8位	15位

相対的な戦闘力不足に悩む今シーズンにおいてもライコネンの"巧さ"はリザルト上からでもうかがいしることができる。キャリアを通じた経験がモノを言うレースでのポイント獲得やトルコGPでのQ3進出がそれにあたる。

LAT

上手くいく保証がなくても、つねに目標を定めて最善を尽くす
結局のところそれしかないのさ

ー」ってことだね。
　その一方で、シャシーの出来がイマイチだったことは認めるほかない。仮にメルセデスに同じエンジンを載せたとして、やっぱりポールポジションを獲るだろうし、レースでも先頭を走るだろうという確信があるからさ」
――では、メルセデスのエンジンをアルファロメオに積んで戦ったら、あなたの成績はどれくらい？
「知らんよ、そんなこと。まあ、上にいくのは間違いないけどさ。何度でも言うが、勝負はひとつの要素では決まらない、すべてが関係してくる。エンジンだけじゃないってことだ。我々のシャシーにしても、改善の余地があると痛感したからこそシーズンを通じて開発努力を続け、現に少しずつ良くなっていったじゃないか。つまり、シーズン中の開発の方向性としては間違ってなかったということだ。
　我々にできる唯一の方法であり、それがすべて。願わくばこのやり方で来季はもっと上を目指したいものだね。上手くいく保証なんかなくても、常に目標を定めて、チームのために最善を尽くす、結局のところそれしかないわけだよ。さっきも言ったけど、マクラーレンやフェラーリにいた時だって、ある年は面白いほど勝てたのに翌年はからっきし、ということがしばしば起きた。ひとつ致命的なミスを犯すと、そのダメージは深刻だし、回復するのにもえらく時間がかかるのさ」

フェラーリの話はほどほどに

――今季は、比喩的にも実際にも、フェラーリとのガチンコ対決となる局面が多かったように思います。とくにセバスチャン・ベッテルがそうでしたね。このことは、アルファロメオのクルマ作りはそう悪くなかったという傍証になり得る。さもなければ、フェラーリのシャシー部門がよほど大きなヘマをしでかしたことになりますが、あなたはどうお考えですか？
「ウチのシャシーが徐々に進化していったのは間違いないよ。いまだからこそ言うけど、あれはあれでなかなかいいクルマで、フィーリングだって決して悪くはなかった。それがラップタイムに反映されにくいのが難で、とどのつまりスピード不足ということにしかならないんだけどさ。どう言ったらいいか、数値化できない速さ、みたいなのがあるじゃないか。ここでこれだけ、あそこであれだけと計算しても、全体としての正確な数字は分からないまま、という。だから、ここはいいねとか、あそこはキツいとか、そんなふうな表現しかできない。いずれにしても、大して重要なことじゃないんだけどさ。
　肝心なのは、自分たちが何を持っているかを知ることと、それを最大限に活かすこと、このふたつしかない。煎じ詰めて言うと、クルマの感触は概ね良かったのだが、それ以上にライバルのラップタイムが速すぎた、ただそれ

V.Rys

だけ。フェラーリとの比較で言うと、かなり接近していたと思うし、ときには上回ることもあった。そんなときはとくに、ウチのクルマも棄てたモンじゃない、って感動したっけか。ただ、フェラーリの大チョンボでしょと言われたら、ナルホドそうだったのか！（笑）、と腑に落ちる部分もあるかな。その意味で、フェラーリがフラストレーションを募らせているのは確かさ。でもまあ、欠点を指摘するのは簡単だけれども、理由がそれだけってことはまずない。いろいろな要素が重なった結果だ、ということを忘れちゃいけないね」

——フェラーリから聞いた話では、去年と同じくらいパワーアドバンテージがあると確信していたのに、いざフタを開けてみたらそれがほとんど消えていた。ダウンフォースを欲張ったせいで空気抵抗が増し、ストレートで遅いだけならまだしも、コーナリングも期待したほど速くなかった、とまあそういうことらしいです。アルファロメオは、このパワー絡みのコンセプトでフェラーリから何か指示を受けていましたか？　アドバンテージがないと判明した時点で方向転換、というような事態が起きていたのでしょうか？

「それはないな。我々は原則去年と同じコンセプトを踏襲していて、そのうえで個々の分野を可能な限り改善するという手法で臨んでいた。もっとも、



前にも言ったようにエンジンだけは別だけどね。ぶっちゃけて言うと、できるだけダウンフォースを稼ぎたいという気持ちは誰もが持っていたと思う。なんたってそれが定番メソッドだからさ。2020年のエンジンが実際どうなるか、仮に1年前に分かっていたとしても、我々の仕事の進め方は、デザインにしろ開発にしろそう大きくは変わらなかっただろうし、結果似たようなクルマに仕上がっていたと思う。ダウンフォースを増やして空気抵抗は減らすのが理想だし、多くの場合それでラップタイムは短縮される。けれども、直線スピードが伸びないからといってドラッグのせいと決めつけるのは早計だ。別のトラックではまったく当てはまらない、ということが往々にして起きるからさ。パフォーマンスの違いが生まれる理由はそんなに単純なもんじゃない。フェラーリの話を真に受けるなとは言わないけど、半分くらいに聞いておいたほうがいいかもしれないね」

『終りなきストーリー』それがF1さ

——今季のF1は、無観客でPRイベントも当然中止、TV中継や取材さえないこともある、という異常事態のなかで開催されました。逆に言うと、クルマのセッティングや走ることだけに専念できたわけですから、あなたにとってはまさに理想的な環境が出現したことになる。F1もまんざらじゃない、と感じたのではありませんか？ 正直にお答え下さい（笑）。

「たしかにそのとおりだね（笑）。何時にはトラックに着いてなきゃいけないとか、1日どれだけ拘束されるかとか、仕事を終えてホテルに引き上げる時間とか、そういうことがすっかり変わってしまった。これまでしょっちゅう顔をつき合わせていた人たちとも、コンピュータで遣り取りするようになったりとかね。でもまあ、トラックにいる時間や何をやるかは基本的に同じだ。人に会わなくなったといっても、それは外部の人間のことで、チーム内では逆に増えているくらいさ。さすがに外に出ると、スタンドは無人だしパドックも人影はまばらだから、雰囲気はまるで別物だね。僕個人としては、例年に比べてずっと楽だし気に入っている。しかし仕事自体は何ひとつ変わらないし、同じ作業を粛々とこなすだけだ。人間じゃなくて、コンピュータを相手にする機会は増えたね」

——家族を帯同できなくなったのはつらいですね。

「そうなんだ、悔やしいったらないよ。物事はいいことばかりじゃない、ってことだな。グランプリ各地を移動するのもいまではひと苦労だし、世界中が似たような状況だから我慢するしかない。理想にはほど遠いが、なんとか折り合いをつけている。いまは無理だけど、なるべく早く、去年までのように子供たちを連れて動けるようになることを願っているよ」

——アルファロメオ・ザウバーで2シーズンを過ごして、今後の躍進に向けどのような作業が必要になるとお考えですか？

「チームワークの向上を真っ先に挙げたいね。この2年半ほどの間に200～250人のスタッフがチームに加わ

家族や子供たちを帯同できなくなったのはつらい。悔やしいったらない

Sutton



ったのを見てきたが、これだけ多くの人数がひとつのチームとして機能する難しさを痛感した。それにひどく時間もかかるしね。連携プレーということを考えると、もっと人が少ないほうがいいと感じることもしょっちゅうだ。数が多ければそれだけ複雑になる道理で、何をやるにしても一気呵成にとはいかない。だからなおさらチームワークを研ぎ澄ませる必要が出てくるわけさ。それと、近ごろは主要パーツでも外部サプライヤーへの依存度が高まる一方だから、改良するにしてもその方向性を維持することが重要になってくる。すべての分野に跨がる作業だから、じつはこれがなかなか大変なんだけどね。いつも言ってることなんだけど、F1ってのは〝ネバー・エンディング・ストーリー〟の典型だな、とつくづく思うわけだよ。だって、次から次へと改善項目が現れて、絶対に途切れることがない。メルセデスだってそれは同じだ。傍目にはあれほど完成度が高くても、実際に携わっている者にしてみれば不満だらけ。我々が抱える不満に比べたらもちろんものの数ではないんだけどさ（笑）。実際にトラックに出てみれば分かることだが、セッションなりレースが終わると、必ずどこかで憂鬱そうな表情に出くわす。どのチームでもそうだ。勝ち続けているときでさえ、もっと良くなるし、良くしなければと考えている。僕が「終わりのない物語」と言うのはそういう意味で、ただ我々の場合は階段のステップがやたら高い。違いはそこだけだね」

〝行き当たりばったり〟の人生もいい

——自分がたとえばアルファロメオ・ザウバーという組織で重要ポストの一翼を担う、というような発想はありますか。引退後の身の振り方のひとつのオプションとして？

「正直分からない。トラック以外の場所でとなるとなおさらだ。レースに出場するから旅行も我慢できるけど、そうじゃないとなるとまったく自信が持てない。引退してどうするかという質問をよく受けるんだけども、深く考えたことがないんだ。知ってのとおり僕は、人生において何かしら遠大な目標を立てて、というタイプじゃないからね。行き当たりばったりの人生も悪くないよ」

——今季のGP開催地はどういうわけか、ドライバーズ・サーキットと呼ばれるような場所が目白押しとなりました。その点に関しては、さぞかし楽しめたのではありませんか？

「そのとおりだね。イモラはいつだって楽しいし、トルコも僕はすごくいいと思った。アルガルベは初めてで、何カ所かすごくトリッキーだったセクションが印象に残っている。ムジェロはフォーミュラ・フォードでも走ったし、ニュルは知らない者はいないというくらい。初めてのトラックはもちろん興味深いが、昔よく走った場所を再び訪れるのもいいものだね。ヨーロッパから出られなくなって、たまたま実現したわけだが、やり方を工夫して続けるのもアリだと思う。知らない土地を訪ね、知らないトラックを走るのは、誰にとってもうれしいことなのだからさ」

——それで思い出したのですが、アントニオと一緒にノルドシュライフェを走った映像を拝見しました。えらく楽しそうだったし、トラックをよくご存じなのでビックリです。かなり走り込んだのですか？

「95パーセントくらいはアタマに入っているかな。マクラーレン時代に何度か走ったことがあって、11年だったかに再び走る機会を得た。今回の走行は、とくに前半部分がひどく滑りやすくて、まるでアイスバーンでドライブしているみたいだったよ。雨が降ったすぐあとで、寒かったせいもあるね。トラック自体はとてもいいのだが、コンディションがあんな感じでおまけに市販モデルだから、これまでで一番楽しいドライブとはいかなかったね。でもまあ、楽しんだのは間違いない」

——F1を引退したらニュル24時間に出たい、とか言ってくれませんかね。でもって、相方にトニ・ヴィランダーなどは如何かと？

「おお、そりゃ面白そうだな。サーキットレースだけじゃなくてNASCARとか、ほかにもいろいろあるしね。でも、これまで深く考えたことはないし、まだそうする時期でもない。引退を決めてから、じっくり考えることにするよ」

未確定 F1引退後の行き先はこれか!?









上）2011年にライコネンはWRCと並行してNASCARの下位カテゴリーにスポット参戦した経験を持つ。初参戦ながら15位完走。高い適応力はここでも発揮された。下）「（タッグを組むのが）面白そうだな」と言わしめたヴィランダーはライコネンと同郷の40歳。フェラーリのGTプログラムにおけるファクトリードライバーを務め、13年のWECではAFコルセで小林可夢偉とマシンをシェアし参戦。今シーズンも、ウェザーテックレーシングからル・マン24時間に出場している。


SAN-EI
CORPORATION

プロフェッショナルシリーズは久保が初の年間王者に

強気をチェッカーまで貫いて。

Text：はた☆なおゆき（Naoyuki Hata） Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）

本来なら全８大会で競われるはずだった2020年のGR 86/BRZレース。新型コロナの影響で最終的に５大会の開催となり、短期決戦ともなったことで、とくにプロフェッショナルシリーズは一戦一戦の重みが増した感もあった。川合孝汰が初戦スポーツランドSUGOで衝撃のデビューウインを飾って以来、２ヒートの大会も含め、誰も連勝していない。そんななか、ツインリンクもてぎで迎えたクライマックスに王座獲得の権利を残して臨んだのは、久保凜太郎、谷口信輝、佐々木雅弘の３人だった。

実質的に第２大会となった十勝スピードウェイの第１ヒートで悲願の初優勝を飾って以来、ランキングのトップをひた走っていた久保は、谷口に10.5ポイント、佐々木には19ポイントもの差をつけており、圧倒的に有利な状況だった。だが、ふたりはタイトル争いの常連で、久保はチャレンジャーの立場。そのうえ、併催のスーパー耐久とのダブルエントリーとあって、集中しきれていなかったことは傍からも明らかだった。

GR 86/BRZレースではポールポジション獲得、ファステストラップ獲得で、それぞれ１ポイントが付与される。佐々木、谷口から最初の１ポイントを奪ったのは、S耐で久保のチームメイトでもある坪井翔だった。「援護射撃はできたと思います」という坪井の言葉が久保にどれだけ力強く感じられたことか。ただ、久保自身は予選９番手に留まった。佐々木は10番手とすぐそばからのスタート。谷口は４番手に着けた。

「まずは僕が３位以上にいかなくてはいけないので、予選で１ポイントを獲って、あと9.5ポイントといきたかったけど、なかなか難しい」と、まずは一歩リードしたとはいえ、谷口は楽観視していなかった。佐々木は逆に、「ヘンな話、ふたりともリタイア、僕がうまいことといって、前に出る可能性もないわけじゃない」と前向き。諦めないが、開き直ったということなのだろう。

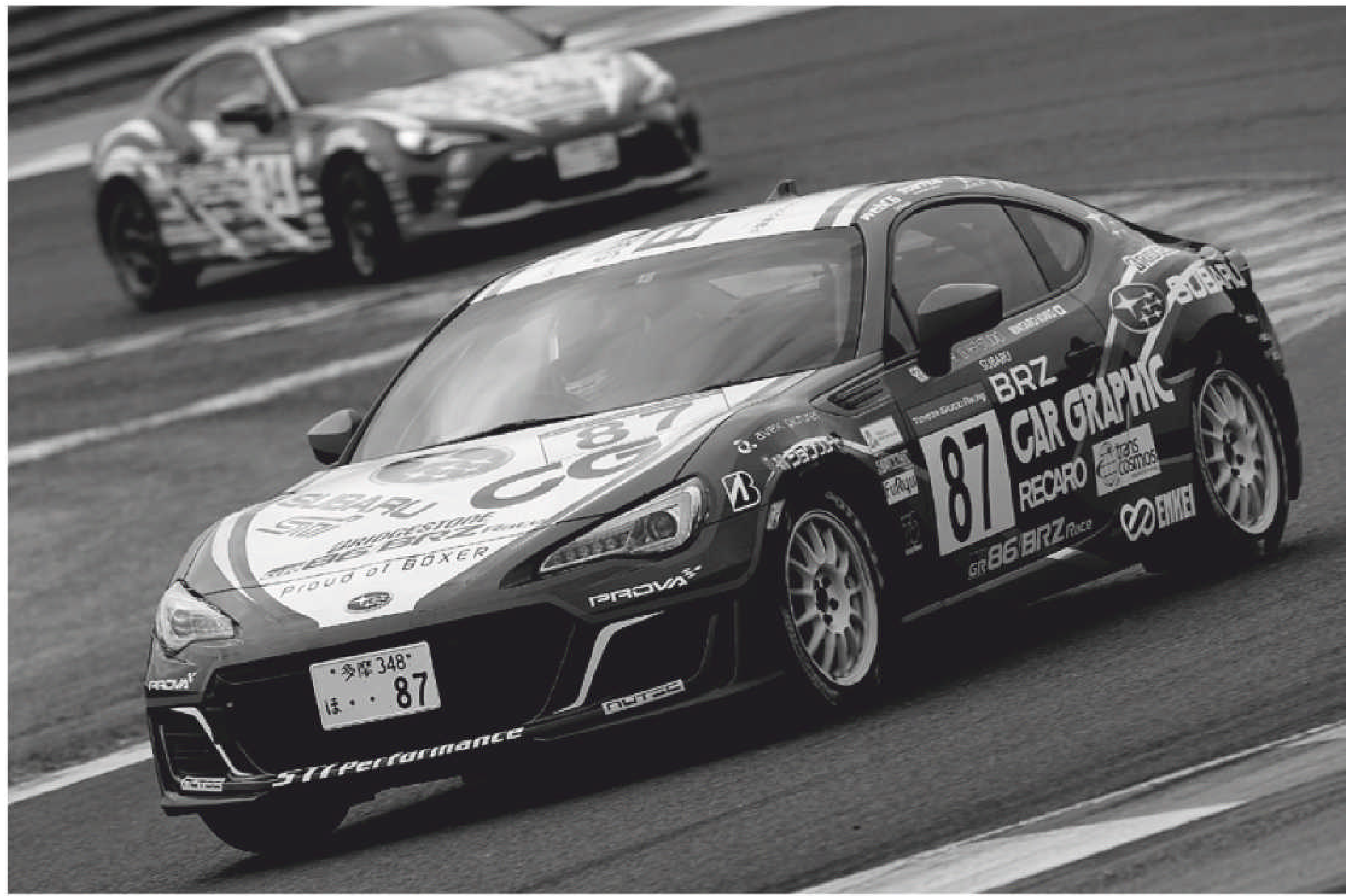
これに対し、久保は「いいんじゃないですか。もっと沈むと思っていました。S耐のラバーは僕らのタイヤは苦手としている。そういう意味では良かった。ポイントを獲れる圏内ですから。まぁ、全然ポジティブです。僕はいつも追い上げる展開ですから。ポイントを獲れれば大丈夫です」と淡々と話していた。

決勝レースでは、坪井が服部尚貴と菅波冬悟の猛チャージを受けながら、初めてのポール・トゥ・ウインを達成。谷口はその３人の厚い壁を打ち崩すことはできず、無念の４位フィニッシュ。逆転タイトルの夢は潰えた。

一方の久保はスタートを決めるも、佐々木はそれ以上に良く、いったんは久保の前に。久保はオープニングラップのうちに抜き返すことができたが、その瞬間が最も緊張したという。その後も佐々木は背後に着け、プレッシャーをかけ続ける。そうしてフェアなバトルの末、久保は６位でフィニッシュ！ 参戦８年目で初戴冠を果たした。

「泣きました（苦笑）。それでゆっくり帰ってきて……。最終ラップなんて叫びまくりでした。『坪井～、耐えろ～、お前が抜かれるとゴチャる』とか、『冬悟行け～。谷口さん抑えろ』とか。だからいま、ホッとしています。ずっと緊張していたので。肩の荷が下りました」と久保。短い時間のうちに、ありとあらゆる感情にもみくちゃにされたのだろう。普段はムードメーカーでもある久保の表情がいつになく穏やかだった。

N.Mitsuhashi



年間表彰式での久保は「長いこと86/BRZレースを戦ってきて、ツライこと、うれしいこと、いろいろありましたが、今年はスバルさん、ブリヂストンさんをはじめ、多くのサポートがあったおかげで、開幕からいいレースを続けられたと思います」と神妙な面持ちだった。(as)

K.Masuda



年間シリーズランキング２～５位は、２位から谷口、佐々木、服部、井口卓人となった。年間表彰式で谷口は「今年は久保選手の勢いがすごかったことを素直に称えたいと思います。来年はチャンピオンに返り咲きたい」とリベンジを誓っていた。(as)

予測不可の“1周55秒”

F1史上最短のラップタイムで争われるグランプリをひも解く

新型コロナウイルスにより開催スケジュールが激変した今季
バーレーンでの2戦目では、初めての試みが行なわれる
史上屈指の“ゲテモノ”トラックで起こり得る『週末のカタチ』に迫る

Text：ジュリアーノ・セラゾリ（Julianne Cerasoli）
Translation：見田 豊（Yutaka Mita）
Photo：PIRELLI ／ Sutton ／ XPB

今季GPカレンダーに、イスタンブール、ニュルブルクリンク、イモラ、ポルティマオと、次々に〝サプライズ〟イベントが登場するなか、8月も残りあと数日というところでさらなる驚きがチームを待ち受けていた。わずか数日で最終確認を済ませ発表された追加イベントは、もっとも近いもので開催まで6週間ほどという慌ただしさ。なかには一度もF1で使われた実績がないトラックもあって、マクラーレンなどから準備不足を懸念する声も挙がっていた。ニュルブルクリンクで英オートスポーツ誌の取材を受けたチーム代表のアンドレアス・ザイドルは、第16戦サクヒールGPで使用される〝ほぼオーバルコース〟と揶揄されたトラック（以下アウタートラック）についてどんなことが分かっているかとの問いに対し、率直すぎるほどのコメントで同情と失笑を買っている。「……2週間後のイモラであらためて聞いてくれ」というのが彼の回答であった。

チームが万全の態勢でイベントに臨もうにも、今季に限って言えばそれが極めて難しい状況なのは早くから分かっていたことだ。個別に見ていくと、ムジェロについてはピレリのお膝元だけにデータは揃っている。ニュルブルクリンクは、多くのドライバーにとってまだ記憶に新しく問題は少ない。だがその後、情勢は一気に難しくなっていった。ポルティマオを知るドライバーはほぼ皆無で、事前にどこまでその感触を得られるかはチームの熱意次第という有り様。イモラは最後にGPイベントをホストしてから大きく様変わりしており、トルコも改修後のトラックがどういう状態なのか情報があまりにも少なすぎた。

これらのサーキットで散々苦労した挙げ句、ようやくアウタートラックへの対応を練り始めたチームだが、案の定と言うべきかここでも難題に突き当たることになった。2020年のシーズンは、暮れも押し詰まった12月、砂漠の3連戦でフィナーレを迎える。季節はもう冬でしかもナイトレースだから、外気温は夜間で17〜20℃と決して暑くはなく、むしろタイヤの温度管理がトリッキーというほどのものである。アウタートラックの方が路面が比較的スムーズで、しかもブレーキング区間が多くも長くもないため、ラバーに熱が入りにくいと考えられているのだ。同じ理由で、パワーユニットの回生エネルギーが充分にチャージされるかの懸念もある。この中東3連戦で、ピレリはコンパウンドをその都度変えることを想定しておらず、そのぶんチームもタイヤチョイスの悩みが減る。今季もっとも使用頻度が高かったC2、C3、C4の3種類で賄うことになりそうだ。

その特徴は〝短縮版モンツァ〟に近い

シミュレーションでF1の走行パターンを分析した結果、アウタートラックの予選最速タイムは55秒弱、レースでは60秒前後といったところらしい。これは標準に照らしても異例に短いトラックに分類され、ポールタイムが60


2010 Rd.1 Bahrain GP

XPB

じつは外周路で使われるコースの大半は、2010年のバーレーンGPで使用されたコースレイアウトの一部としてF1シーンに登場している。本来は耐久レース用として、06年から設定されていたレイアウトであったが、観客、ドライバーともに不評であった。WECでも現在採用されているレイアウトはGPコースというのが実情だ。

F1 RD.16 SAKHIR GRAND PRIX BAHRAIN INTERNATIONAL “OUTER” CIRCUIT

秒以下の記録としては、1974年のディジョンで、ニキ・ラウダがフェラーリでマークした58秒70というのがある。今季オーストリアでバルテリ・ボッタスがマークした1分02秒939がこれに次ぐ記録だ。とはいえ、全長が短いことからくる影響で考慮すべきは、ラップタイプではなくトラフィックだと言われている。タイヤ温度が気になるドライバーは、せいぜい2回のアタックで手っ取り早く勝負を決めたいところ。すると全長3・543㎞のショートコースのあちこちで、クイックラップが繰り広げられる可能性が高まるのだ。

「他人事みたいに聞こえるかもしれないが、とても興味深いチャレンジになりそうだね」と語るのは、マクラーレンのテクニカルディレクター、ジェームス・キーだ。「数字が示す以上にトラックが短い、ということを実感するはずだ。トラフィックが気になるというのはそういうことで、予選に向けてのアプローチや、オーバーテイクするポイント、というのがとても重要になってくる。いくつか候補となる場所が挙がっているが、ほかにもまだ誰も気付いていないセクションがあるかもしれないね。我々が知っているGPコースとはまったく別のトラックと言っていい。となると、ウイングから何からすべて変える必要があって、それに慣れるまでがまたひと苦労というわけだ。心構えとしては、まったく新しいトラックのつもりで臨まなければならない。興味深い週末になりそうというのは、そのことを言っているのさ」

タイヤ戦略に関して、レース以上に予選が難しい、と指摘するのはピレリのマリオ・イゾラだ。そのわけは、アウタートラックはすでにお馴染みのGPコースほど路面コンディションが厳しくないからだという。「我が社にもシミュレーションシステムがあって、F1から入手したデータで構成されているからチームが使っているのと基本的には同じものだ。タイヤにどれだけ厳しいかを調べたら、通常のレイアウトほどではないという結果が出たんだ。理由はさまざまで、速度もそのひとつ。アウタートラックはアベレージスピードが通常より高いが、Rのきつい高速コーナーも少ないぶん負荷も軽くなる。つまりクルマにかかる荷重も減るわけで、モンツァに似た性格のトラックだと言えば分かりやすいかもしれないね。アウタートラックは通常より路面がシビアじゃない、というのはそういうわけさ」



ここ数年以来、モンツァでの予選ではクリアラップを得るための"陣取り合戦"が展開されており、「サクヒールGPでもこの問題が再発するのでは?」と懸念する声も挙がっている。2019年イタリアGPのQ3では、トラックポジションにこだわるあまり、ラストアタックができなかったマシンが数多く現れるという珍事も発生。

F1 RD.16
SAKHIR GRAND PRIX
BAHRAIN INTERNATIONAL "OUTER" CIRCUIT

ウキウキのルノー勢 ブルーなフェラーリ勢

サクヒールGPと名付けられたイベントで使用するアウタートラックは、前述のとおりまだF1が一度も走ったことがないコースだ。GPコースとはターン1、2、3、長い直線を経たあとのターン4までを共有する。そこから緩やかなカーブが連続するテクニカルセクションを経て、GPコースのターン13に当たる場所で通常のコースに合流する。全部で11のコーナーを持つが、ブレーキングゾーンと呼べるのはわずかに3、4カ所のみである。現地時間で午後8時にスタートするレースは、全87周で争われ、ひとつ前のバーレーンGPよりもかなり遅い時刻にフィニッシュを迎える。土曜日の予選は、これよりさらに遅い21時のスタートだという。「予選は、DRSゾーンが2カ所として、ポールタイムは54秒3といったところかな」と語るのは、FIAのテクニカルディレクターを務めるパット・シモンズだ。「もしDRSゾーンを3カ所に増やすとしたら、53秒9くらいに短縮されるかもしれないね」。

このアウタートラックに対するドライバーの評判は、エステバン・オコンのコメントが最たる例で、「ラップタイムが55秒以下って、ものすごくクイックということでしょ? なんか新鮮でいいよね。シミュレータで試した印象だと、シビれるレースになりそうだ。

直線的なレイアウトだから、もう何年もなかったような激しいバトルが見られるんじゃないかな。いつものGPコースがそうだし、あそこまでストレートが長ければ当然そうなる。スリップストリームを駆使した攻防が最後まで続くかもしれない。とても楽しみにしているよ」とチームの心配をよそに概して悪くない。

トラフィックへの対応は、全長がほぼ同じモナコ（200メートル短い）とはまったく違うものになりそうだ。高速レイアウトということからモンツァに似たセッティングとなる可能性が高く、前のクルマの〝トウ〟を利用する作戦が幅を利かせるだろう。同時に、タイヤのグリップ作動温度領域を維持することが重要になってくる。仮に20台が一斉にアタックに入ったとすると、1台あたりのトラックの占有長は177メートルしかない。つまりここ数年モンツァで見られた〝カオス〟が予想され、一方のレースでは遅いクルマにブルーフラッグが振られるケースが頻発しそうだ。

マクラーレンやルノーに比べ、ハースとアルファロメオに気勢が感じられないのは、そんなところにも理由があるのだろう。事実、アルファロメオのチーム代表を務めるフレデリック・バスールのコメントは同情を通り越して哀れみさえ覚える。「予想されるラップタイムが55秒というのは、トラフィックがそれだけ混雑するということで、予選の混乱は推して知るべしだね。まさに悪夢だ」。ハースのロマン・グロージャンも早くから反意を明らかにし、ドライバーズミーティングで同調者を募ったりもした。「僕の考えでは、（バーレーンGPとサクヒールGPは）どちらも同じトラックでやるべきだ。一方はいつもどおり午後のスタートで、もう一方をナイトレースにすればいい。それで充分に違いが出るのに」とグロージャン。しかし、この主張がFIAに聞き入れられることはなかった。

分析に裏打ちされたFIAの確信

かたやFIAサイドのシモンズが今回の決定を擁護するのは当然で、熟慮を重ねた結果だと自信をのぞかせる。

「予選で混雑するといえば、インテルラゴスも同じ。トラックの全長が短ければ当然難しさが出るし、だからこそ面白い。ワールドチャンピオンの座を競うドライバーが、それしきの困難に対処できなくてどうする。しかも近年は、そういう状況に対処できるようなデバイスがどこのチームにもあるじゃないか。トラフィックに引っかかり貧乏クジを引く者が出る一方で、クリアラップに恵まれる幸運なドライバーもいる。それだってゲームの一部なのさ。全体として見れば、このやり方がスペクタクル的にも断然上だと思う」

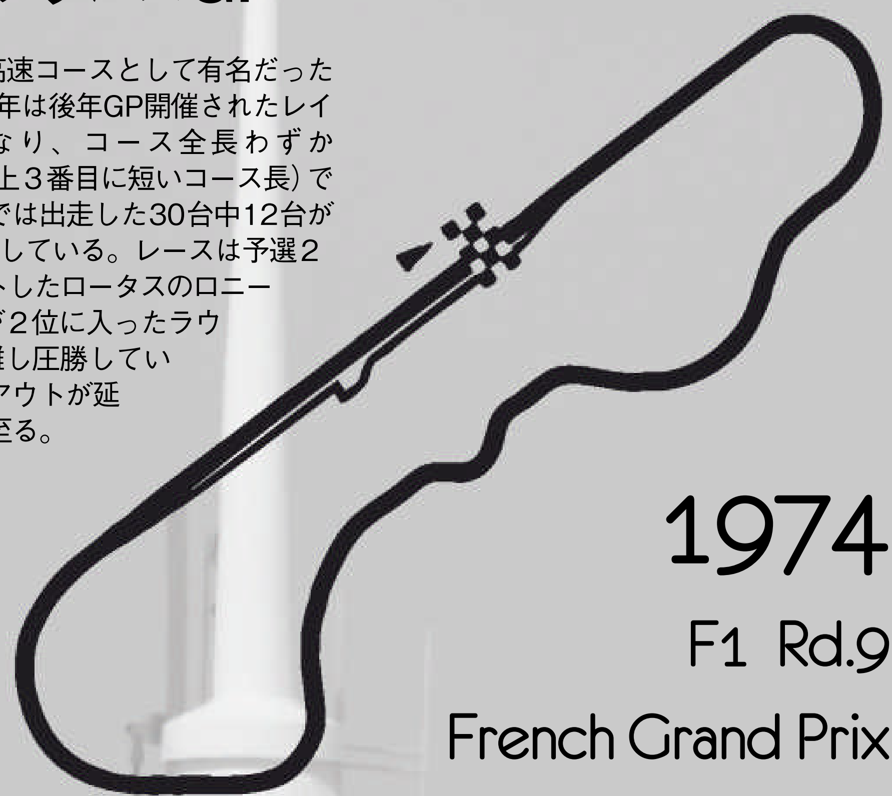
シモンズが言うには、バーレーンのダブルヘッダーの2戦目でアウタートラックを使うというアイデアは、さまざまなオプションを分析したなかでのベストな案だったのだそうだ。

「バーレーンは、ひとつの施設に複数のトラックレイアウトが混在するじつにユニークなサーキットだ。かつて別のレイアウトのひとつを2010年に試したことがあるのを皆さんご記憶のことと思う。バーレーンではいつも素晴らしいレースが繰り広げられるのだが、このときは若干見劣りして、それでまた元に戻したという経緯がある。今回の決定は、すべてのレイアウトを再度吟味し自信を持って下したもの。先程も少し触れたが、高度に洗練されたデバイスというのがFIAにもあって、単にラップタイムだけではない、レース中のオーバーテイク難易度など広範な分析結果に基づいて導き出された結論なんだ。そのほかにも、タイヤやブレーキの温度を上げるために必要なラップなどについても綿密な計算を行なっている。日暮れ時ではなく、文字どおりのナイトレースなので、夜間照明もしっかりとチェックしたつもりだ。初めて外周路を使うということで、照明が行き届いているかどうかがとくに重要だと考えていたからさ。そうした万全のプロセスを経て我々は、アウタートラックとGPトラックはまったくの別物であるという結論に達した。端的に言うと、『短くて速い、とびきりユニークなトラック』ということだ。違う種類のチャレンジを楽しんでもらえたら何よりだね」


LAT

“史上唯一の分切り”をマークしていた 1974年フランスGP

当時GP屈指の高速コースとして有名だったディジョン。74年は後年GP開催されたレイアウトとは異なり、コース全長わずか3.289km（F1史上３番目に短いコース長）で争われた。予選では出走した30台中12台が“分切り”を達成している。レースは予選２番手からスタートしたロータスのロニー・ピーターソンが２位に入ったラウダを20秒引き離し圧勝している。76年にレイアウトが延長され、現在に至る。



1974
F1 Rd.9
French Grand Prix

RACE HIGH LIGHT

ルイス・ハミルトン「知恵を出し切って」掴んだ涙の勝利

7冠王者の異次元ドライビング

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／MERCEDES／LAT／XPB

V.Rys MERCEDES





XPB

右下の写真は、レース終了後のハミルトンのタイヤ。路面との接地面にあたるトレッドが、完全にスリック化してしまっている。開催２週間前に急きょ再舗装した路面は、オイルがにじみ出る極めてスリッピーなコンディションとなり、ドライタイヤを装着するメリットが皆無であったために発生した珍しい光景となった。

Rd.14 トルコGP リザルト

●11月15日(日)決勝　●5.338km×58周=309.369km　●天候：曇り　●路面：ウエット

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	58	6(6)
2	11	S.ペレス	レーシングポイント／メルセデス	58	3(3)
3	5	S.ベッテル	フェラーリ／フェラーリ	58	11(12)
4	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	58	12(14)
5	55	C.サインツ	マクラーレン／ルノー	58	15(13)
6	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	58	2(2)
7	23	A.アルボン	レッドブル／ホンダ	58	4(4)
8	4	L.ノリス	マクラーレン／ルノー	58	14(11)
9	18	L.ストロール	レーシングポイント／メルセデス	58	1(1)
10	3	D.リカルド	ルノー／ルノー	58	5(5)
11	31	E.オコン	ルノー／ルノー	57	7(7)
12	26	D.クビアト	アルファタウリ／ホンダ	57	16(17)
13	10	P.ガスリー	アルファタウリ／ホンダ	57	19(15)
14	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	57	9(9)
15	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	57	8(8)
16	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	57	20(18)
17	20	K.マグヌッセン	ハース／フェラーリ	55	16(16)
	8	R.グロージャン	ハース／フェラーリ	49	17(19)
	6	N.ラティフィ	ウイリアムズ／メルセデス	39	18(20)
	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	11	10(10)

9年ぶりに開催されたトルコGPの舞台イスタンブールパークサーキットは、ヘルマン・ティルケ設計の新世代グランプリコースでは最高傑作とされる。アップダウンの繰り返される地形に難易度の高い中高速コーナーが絶妙に配置され、F1ドライビングのすごさを目の当たりにできるはずだった。

しかし、11月のトルコは沿岸部でも気温12℃前後の寒さだ。加えてサーキット主催者は開催2週間前にコースの全面再舗装を行ない、直前までそれを知らされなかったピレリは、もっとも硬いタイヤを持ち込んだ。

F1には低すぎる気温・路面温度のもと、路面にオイルが浮くコースを、ノーグリップのタイヤで周回を強いられた。「6速でもホイールスピンする」「まともにスロットルが開けられない」のは当然だった。さらに二日目以降は断続的に雨が降り、濡れた路面にオイルが浮く最悪のコンディションで予選、レースが行なわれた。

予選までのメルセデスは、そんな状況にまったく適応できなかった。「タイヤにまったくスイッチが入らなかった」（トト・ウォルフ代表）ため、開幕戦から13戦続けてきたポールポジション独占記録は途絶え、ルイス・ハミルトン6番手、バルテリ・ボッタス9番手に終わった。

フルウエット路面で始まった決勝レースで、誰がハミルトンの勝利を予想できただろう。実際レース序盤は、マックス・フェルスタッペンにスタートで先行したもののすぐに抜き返され、首位を独走するランス・ストロールには7周目までに19秒以上の差をつけられていた。

8周目にインターミディエイトに履き替えて最速タイムを出したりもしたが、そのペースは決して突出したものではない。15周目にはすぐ前のセバスチャン・ベッテルに仕掛けてコースオフするあいだに、アレクサンダー・アルボンにかわされている。しかしその後、先行するアルボンがスピン。ベッテル、ストロールもタイヤの摩耗がひどく、2度目のピットに向かう。これでハミルトンは2番手に浮上すると、37周目にセルジオ・ペレスをあっさり抜いて首位に立った。

そこからのハミルトンは、同じく1ストップで踏ん張ったペレスを1周1秒以上引き離していった。どうしても抜けなかったベッテルが33周目にピットインしたとき、「あの決断は正しく



LAT

2019年のメキシコGP以来１年ぶりの表彰台フィニッシュとなったベッテルは、真っ先にハミルトンを祝福した。

ない」とハミルトンは感じ、続けてペースに勝るアルボンが単独スピンを喫したことで、勝利を確信したという。

ハミルトンも39周目前後まではグレイニングに苦しみ、ペースを上げられずにいた。それが40周目以降は、1分40秒台前半のタイムを正確に刻み続けた。フリースペースの恩恵を受け、摩耗し切ったインターミディエイトのバランスが戻ったことも事実だろうが、驚異的なペースだったと言わざるを得ない。「持っている知恵をすべて出し切った」と振り返るハミルトンのタイヤ管理技術は、異次元のものだったということだ。

タイトル争いの唯一のライバルだったチームメイトのボッタスを周回遅れにし、同じ1ストップの2番手ペレスに31秒もの大差をつけ、ハミルトンはトルコGPを勝利した。インタビュアーのマーティン・ブランドルがいみじくも言ったように、「最速でも最強でもない状況で勝つ者こそが、真のチャンピオン」なのだろう。

続けてインタビューを担当したマーク・ウェバーに、「ルイス・ハミルトンというチャンピオンの限界はどこにあるのか」と、聞かれたハミルトンは、「まだ始まったばかりのように感じる」と答えた。

２００７年のデビュー以来14シーズンを戦い続け、ミハエル・シューマッハーに並ぶ7度目のタイトルを獲得し、97回のポールポジションと94勝を挙げてもなお、そんな言葉を発することができるのも、ハミルトンの底知れぬすごさなのだろう。

FOCUS on HONDA

予選までの好調さを維持できなかった原因は？

RB16想定外の落とし穴

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata） Photo：ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）／Red Bull

「何がうまくいって、何がうまくいかなかったのか。（今後に向けて）弱点をきっちり見直します」

レッドブル300戦目の記念レースになるはずだったトルコGPは、マックス・フェルスタッペン6位、アレクサンダー・アルボン7位という予想外の結果に終わった。予選Q2までのフェルスタッペンは全セッションでトップタイムを叩き出し、予選では2番手以下に2秒近い大差をつけていた。

ところが盤石だったはずのQ3では伏兵レーシングポイントにポールポジションを奪われ、さらにレースでは表彰台にすら上がれなかった。田辺豊治テクニカルディレクター（TD）がレース後に言明したレッドブル・ホンダの「弱点」とは、何だったのだろう。

うまくいかなかった部分は、いくつもあった。まずQ3での失速である。ウエットタイヤで行なったアタックでは、Q2同様トップタイムを叩き出した。チャージラップも挟まずそのまま続けた2周目のアタックも、セクター1、2と最速タイムを更新した。しかしその直後、インターミディエイトを装着したセルジオ・ペレスがコンマ3秒近くタイムを縮め、トップに立った。



レッドブル勢のスタートは最悪と言えた。フェルスタッペンによると、原因は「エンジンからくる振動がひどく、アンチストールが作動してしまった」ためで、早急な対策が必要だ。一方アルファタウリ勢に同様の問題はなく、単にホンダPUに問題があるというわけではなさそうだ。

Red Bull



"勝つ予定"だったフェルスタッペンの目算はQ3で急変した。タイヤマネジメントでメルセデス勢を逆転した第5戦とはちょうど逆の展開となった格好だ。

それを見てフェルスタッペンはラップを完了せずにピットに向かい、インターミディエイトに履き替えた。ところが走り始めてすぐに、「フロントのグリップが全然ない！」と叫び、0・290秒差でポールを逃した。

「高速コーナーはよかったけど、（それ以外は）フロントがグリップしなかった」とフェルスタッペン。インターミディエイトを装着してコース復帰した際、しばらくキミ・ライコネンの後ろに詰まり、タイヤが冷えてしまったのか。ダウンフォースの効く高速コーナーは何とか対処できたが、他の区間でタイムロスを喫したということだろう。

とはいえ、フロントロウからのスタートであり、最大の脅威であるメルセデス勢は6、9番グリッドとはるか後方だ。この段階ではまだ優勝のチャンスは充分にあったはずだった。

しかし、レースではアルボンとともにスタートで大きく出遅れてしまう。



V.Rys

蹴り出し自体はとくに悪くなかったが、そこからの加速でトラクションがまったくかからなかった。「誰が見ても課題だと分かることを、2台ともに披露した」という田辺TDのコメントは、車体、パワーユニット双方の制御が、特殊な路面状況に対応できなかったと言いたかったのだろう。

これでフェルスタッペンは8番手まで後退したが、オープニングラップのあいだに4番手まで順位を戻すだけの速さはあった。3番手に上がった11周目には、予選でグリップ不足に見舞われたインターミディエイトに履き替える。それでもペレスのすぐ背後に迫り、ペースは明らかに勝っていた。しかしグリップ限界の走りは6周しか続かず、「チェコに付いていったら、突然コントロールを失い」激しくスピン。フラットスポットを作って、緊急ピットインを余儀なくされた。

8番手でコースに復帰後は、カルロス・サインツを抜けないまま我慢の走りが続いた。後半には先行車のピットインで3番手まで順位を戻したものの、自身のインターミディエイトの磨耗も限界に達していた。ニュータイヤを履いた背後のシャルル・ルクレールより2～3秒ペースが遅く、抜かれる前に3回目のピットに向かった。

レース後、フェルスタッペンがオランダの日刊紙に語ったところによれば、「フロントウィング片側のフラップ調整を誤り、左右の空力バランスが完全に狂いが生じてしまった」ことが、ハンドリングに手こずった原因だったとのことだ。

ではフラップ調整が適切に行なわれていたとしたら、どこまでいけていただろう。今回のレッドブルは、アルボンもレース中盤までは高い戦闘力を発揮した。18周目に3番手に上がってからは2番手ペレスを追う展開で、表彰台を争うだけのパフォーマンスをマシンパッケージが持っていたと見ていいだろう。

しかしアルボンはペレスに徐々に引き離され、33周目には単独スピンを喫して、自身2度目の表彰台の夢は潰えてしまう。

優勝したメルセデス、2位のレーシングポイントと比較して、今年のトルコGPでレッドブル・ホンダが露わにした最大の弱点は、「タイヤへの負荷が高すぎた」ことだった。インターミディエイトが磨耗していったのはメルセデスとレーシングポイントも同様だったが、その度合いはレッドブルよりずっと穏やかだったのだ。

もしフェルスタッペンが17周目にスピンせず、トップ3の位置にとどまっていたとしても、1ストップ作戦で走りきることは難しかっただろう。ルイス・ハミルトン、ペレスの後塵を拝しての3位表彰台が、望みうる最高の結果だったはずだ。

立つ鳥がもたらした最高の〝置き土産〟

ハミルトン以外は真似できないペレスの卓越した適応力

Text：今宮雅子（Masako Imamiya/IRIS）
Photo：LAT

異常なほどμ（ミュー）の低い路面を、ドライバーたちは「氷上トライアル」「冬のラリー」「自分史上初の体験」とさまざまな言葉で表現したが、もっとも身近な説得力があったのはセルジオ・ペレスの言葉だ。

「木曜日にコース下見した段階で大理石の床の上を歩いているみたいだった。まるでキッチンみたいに」

欧米の空港やホテルのロビーによくあるピカピカの床は、急ぐとスニーカーでも歩きづらい。そこに水を撒いたらどうなるか、というのがトルコGPの予選、決勝だった。

そんな舞台で、レーシングポイントとして初の2位表彰台を飾った。これまで彼が記録した表彰台の多くがそうであったように、今回もタイヤマジックに拠るところが大きい。1セットのインターミディエイトでゴールまで走り切ったのは優勝したルイス・ハミルトン、ペレス、12位に終わったダニール・クビアトの3人だけだった。

メルセデスの予選が不調だったことを考えると、レーシングポイントは唯一、予選／レースともインターミディエイトを上手く作動させたチームだ。しかし松崎淳エンジニアは「チェコが本当によく頑張ってくれた」とドライバーの力を強調する。

「タイヤは常に最高の状態であり続けることはできないので、その状態にドライビングを合わせる必要があります。それができたのが、チェコとルイスだけだったと考えています」

ハミルトンとバルテリ・ボッタスのレースには比較できないほどの差が生じたが、レーシングポイントでもランス・ストロールがタイヤに悩まされた。ふたりの何が異なっていたのか——フルウエットを履いた第1スティントではポールポジションから好発進したストロールが一気に6秒のリードを築いた。9周終了時点でストロールが、次の周回でペレスがインターミディエイトに交換したあとも、速いペースで走り始めたのはストロールだった。直後の13周〜15周目に導入されたVSCも、最初はストロールに味方したように映った。走り始めのインターミディエイトを酷使せずに済んだのだ。

しかし18周目までに2番手ペレスとの間隔を10秒まで広げたあと、ストロールのペースは2秒遅くなった。グレイニングが始まったのだ。

その一方で、慎重に第2スティントを走り始めたペレスは、しばらく1分44秒前後のラップタイムを維持したあと、徐々にペースを上げ、35周目にはチームメイトの後方1秒以内に迫った。

先にピットインしていたライバルたちのタイムを見て、チームはここでストロールをピットに呼んだ。チームの作戦を大きく左右したのは、フレッシュなインターミディエイトでコースインした直後にストロールが訴えたグレイニングだ。乾き始めた路面で、第2スティントのようにVSCの制約もなく走り始めると、インターミディエイトが受けたダメージは大きかった。レース後にチームが発見したフロントウイング裏側の損傷も、困難の一因だ。

レーシングポイントのチーム作戦は明快で、前を行く〝ファーストカー〟がピットイン判断の優先権を持つ。もしストロールがステイアウトを主張していたら、ペレスに2度目のタイヤ交換の判断が委ねられたはずだ。

「みんながピットインしていたことを考えると、僕もフレッシュなタイヤに履き替えることを考えた。でもチームメイトのタイヤが即、グレイニングを起こしたことで、もう少し様子を見ようということになった。そしてレースの流れを見て、最後までそのまま踏張ってみようと決めたんだ」

控えめに、ペレスは説明した。しかしドライバーが彼でなければ、チームは〝ゴールまでもつか、もたないか〟という賭けはしなかったはずだ。そこまでのペースコントロールもまた、1ストップを選択肢に入れたものだった。

ペレスのタイヤ管理能力は、ザウバー時代から注目を集めていた。マクラーレンを経て彼がフォースインディアにやって来たとき、松崎エンジニアはその〝秘訣〟を目にして胸を躍らせた。

「企業秘密なので言えませんが、データを見れば彼がなぜ、こんなに巧くタ



2012年以来の2位をつかみ取ったペレスはこれまでにも、タイヤ管理能力という貴重なスキルをチームにもたらし続けてきた。翌シーズンからはベッテルにそのシートを譲るが、果たしてベッテルは"キャリア復活の再現"を果たせるのだろうか？



タイヤの変化を繊細に感じ取り、対応していくには
レースを俯瞰できる天賦の才が必要

イヤをもたせることができるのか、一目瞭然です」

そのデータは、チームメイトも一緒に見ることができる。エンジニアの助言も受けることができる。それでも、頭で理解するだけではペレスと同じ魔法は起こせない。タイヤに起っている化学変化を繊細に感じ取り、ドライビングで緻密に対応していくには、天賦の才が必要なのだ。

マクラーレンで苦労を経験したペレスにとって、フォースインディアは「終わりかけていた僕のキャリアを生き返らせてくれた」チームだった。自らの得意分野であるタイヤ管理を一緒に探求する相棒を得て、エンジニアとの仕事が大きな喜びを生み出した。

「それに、僕は日本の文化が大好き。日本のエンジニアはみんな、ドライバーをリスペクトして、自信を持って走れる環境を作ってくれる」とも言う。そんな環境のなかで、生まれながらの攻撃性を客観視し、レースを俯瞰し、緩急をつけたレース管理能力を身に着けた。F1でもまれなほど、大きな進化を遂げたドライバーだ。

「僕はいま、おそらく自分のキャリアでもっとも高いレベルにいると思う。経験、理解度、チームとのコミュニケーションにおいても、ピークに到達したと感じている」

7年間続いたチームとの挑戦もあと3戦。もうすぐ〝我が家〟から巣立たなくてはならない。来年のシートはまだ決まっていないけれど、間違いなく、トップチームのひとつで走る権利を手にしたドライバーだ。

Translation : 柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo : XPB

トニー・ドジンズ ● Tony Dodgins
Nationality : UNITED KINGDOM

無冠の帝王と現役チャンプの共通項

紳士の執念と心意気

トルコGPで史上最多タイとなる7度目の戴冠を果たしたハミルトン
英国を代表する人物としての地位を確たるものとした王者は
卓越した技術以外にも、同じく英国出身のレジェンドとの共通点があるという

コロナ禍に見舞われた2020年は、あらゆる意味で忘れがたい１年となるだろう。だが、英国のレースファンにとっては、スターリング・モス卿が４月12日に90歳で生涯を終えた年であり、11月15日にルイス・ハミルトンがミハエル・シューマッハーに並ぶ７度目の戴冠を果たした年として記憶されるはずだ。

ハミルトンとは対照的に、モスは生涯一度もF1で王者になることはなかった。しかし、ある年代のイギリス人にとって、モスは誰よりも「Mr.モーターレーシング」だ。何十年ものあいだ、スピード違反で捕まったイギリス人たちは、警官に決まってこう言われたものだ。

「君は自分を誰だと思ってるんだ。スターリング・モスだとでも？」

モスは1951年から、62年にグッドウッドでのクラッシュが原因で引退を決意するまでに、16のグランプリで勝利した。もし彼が英国製マシンに乗ることに愛国的なこだわりを見せず、さらにあれほど多くのトラブルに見舞われていなければ、もっと多く勝っていたはずだ。

54年にメルセデスがF1に復帰したとき、伝説の名監督アルフレッド・ノイバウアーはモスに注目。マセラッティのワークスマシンを初めて駆ったモンツァ戦で、３番手スタートのモスは終盤にオイル漏れでリタイアするまで首位を走り続けた。翌55年、モスはファン・マヌエル・ファンジオの僚友に抜擢される。そしてイギリスGPでは、初めて母国GPを制したイギリス人ドライバーとなった。

しかし、ル・マンでの大事故によってメルセデスはこの年限りであらゆるカテゴリーから撤退。わずか２年間のF1活動期間中、タイトルを制したのは両年ともファンジオだった。しかし、スポーツカーレースではモスが最速だった。そのなかでもっとも特筆すべきレースが、55年のミッレミリアである。

当時、ミッレミリアはもっとも過酷なレースのひとつだった。北イタリアのブレッシアに集結した100台以上のマシンが、１分間隔でスタート。100マイルの一般道を全速力で駆け抜ける。コースをほとんど知らないという点で、モスとナビゲーターを務めたイギリス人記者デニス・ジェンキンソンは、イタリア人のライバルたちに比べて圧倒的に不利だった。

朝７時22分にスタートすることから、シルバーのメルセデス300SLRにはカーナンバー722がつけられた。フェラーリワークスのエウジェニオ・カステロッティの１分前、そしてファンジオのメルセデスから数分遅れて、モスはスタートを切った。

それから10時間７分のあいだ、モスは全開で走り続けた。モスは優勝しただけでなく、ファンジオに30分もの大差をつけたのだった。97.7マイルという平均時速は、給油時間や山越えを考慮すると、恐るべきペースである。しかもゴール後、翌日メルセデスのボスたちとの祝賀昼食会に出席するために、夜を徹してドイツのシュトゥットガルトまでマシンを走らせた。

時代はまったく違うが、モスとハミルトンにはメルセデスでF1を戦うという共通項がある。「僕らはあっという間に仲良くなった」。2015年にモスの同乗するSLRをモンツァで走らせたハミルトンはそう語っている。「快適なクッションもなければ、シートベルトもない。当時の様子を、彼はこんなふうに語ってくれたよ。もしクラッシュしたら、外に放り出されることだけを望んだ、と。車内にいたら、生きたまま焼かれることになるからね」。

ふたりは飽くなき勝利への執念と、スポーツマンシップという点でも共通している。1958年シーズンは、マイク・ホーソンがタイトルを獲得した。しかし、もしモスがポルトガルGPで失格になりかけたホーソンを弁護していなければ、彼がチャンピオンになっていた。

ハミルトンについてはニコ・ロズベルグが「グレーゾーンでレースする天才」と評している。少々トゲのある言い方だが、真意は「コース上にとどまる限り、決してアンフェアな行為はしない」ということだ。生前のモスも「そこが（アイルトン）セナやシューマッハーとは違う」と、ハミルトンを高く評価していた。

ある一定のイギリス人レースファンにとって、ジム・クラークはいまも特別な存在であろう。しかし、イギリスを代表するレーシングドライバーがモスとハミルトンであることに、議論の余地はなさそうだ。



from
Worldwide Pressroom

各国モータースポーツ最新事情　Lap.196

今号の
レポーター

ロベルト・キンケロ

Roberto Chinchero

FIA F2やFIA F3など、欧州のミドルフォーミュラをメインフィールドとするイタリアン。F1も取材し、R.クビカとの親交も深い。

トップの執着心がシステムの崩壊を招く

F1では多くのチームが来季に向けてラインアップをすでに確定させているが、強豪レッドブルは第14戦終了時点では未定
近年は一貫して傘下の育成チーム出身ドライバーを起用してきたが、ここに来てその流れが変わる兆候が見え始めた

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：Red Bull

2000年の終わりのことだ。当時ザウバーのスポンサーだったレッドブルは、若手ドライバーを対象としたアカデミーを設立することにした。ジュニアカテゴリーに参戦している有能な若手を発掘し、活動資金を援助して、キャリアアップの手助けをするというものだ。

20年間に及ぶ活動のなかで、レッドブル・ジュニアチーム（RBJT）に加入したドライバーは80名を超え、カテゴリーも多岐にわたっている。最初の数年間は、素晴らしい才能の持ち主を発掘し、成功に導くという面で、同プログラムは大きな成果を挙げたとは言えなかった。この期間にカート界からルイス・ハミルトンやニコ・ロズベルグといった有望な若手がステップアップしていたのだが、誰ひとりとして、RBJTのレーダーにはひっかからなかった。

その後、セバスチャン・ベッテルを獲得したことをきっかけに、このプロジェクトに対する認識と信頼は劇的に変わった。ベッテルは本当に絶好のタイミングでRBJTの一員になったと言える。トロロッソで2008年のイタリアGPで勝利を挙げて世界中を驚かせた彼の成長ぶりを受けて、ヘルムート・マルコが率いるプロジェクトに対する信頼度は格段に上がった。

そして14年はマルコにとって転換期となった。マックス・フェルスタッペンを８月に獲得すると、同年の日本GPのFP1でトロロッソから出走させ、F1初走行を行なった。実際、この戦略はリスキーだったが、金の卵であることはすぐに分かった。つまり、マルコは鋭い直感を働かせ、育成する必要のない才能を発掘したのだ。

F1に未成年のドライバーを送り込んだことでマルコはその勇気を讃えられた。これまでパドックにいる者は誰ひとりとして、このような決断を下したことがなかったからだ。そして、彼の賭けは大当たりし、その結果マネージャーとしてのマルコに対する信頼も増した。

しかし、RBJTの活動は経済的には有意義であるとは言えない。この20年間でRBJTは80名以上を選抜し、資金援助を行なった。そしてそれにトロロッソの運営資金がプラスされる。だが、チーム発足以来、グランプリウイナーとなったのはたったの４名。毎年、レッドブルが若手育成に費やす金額を合計すると、トップドライバーの年俸とそう変わらない数字になる。

それが現在、レッドブルの悩みの種になっている。フェルスタッペンのデビュー以降、マルコの選択やその後の若手育成の状況を見ていると、さまざまな壁に直面していることが垣間見れる。現在、RBJT出身のダニエル・リカルドやカルロス・サインツがライバルチームを牽引しているのに対し、アレクサンダー・アルボンの起用を継続しない場合、レッドブルはニコ・ヒュルケンベルグやセルジオ・ペレスといったベテランを迎えることも検討せざるを得ない。

マルコの采配はどこか行き詰まりを見せている。ついにレッドブルはジュニアチーム出身ドライバーの起用を諦め、開かれたドライバー市場に目を向けなければならなくなった。

いったいなぜ、このような状況になってしまったのだろうか。その理由は明確で、とにかく“新たなフェルスタッペン”を見つけ出すことにこだわったからだ。マルコのフェルスタッペンに対する思い入れがあまりにも強過ぎたせいで、サインツやリカルドなど他のドライバーの待遇が二の次となったために、彼らはレッドブルを離れる決断を下すに至ったのだ。

万が一、アルボンの放出を決定した場合、レッドブルはその代償を払うことになるだろう。ドライバー市場でふたり目のドライバーを探すことになりそうだが、これはマルコにとって、想定外の展開だ。若手育成に何億ユーロという大金をつぎ込んだ挙句、レッドブルとマルコはヒステリックになって判断を誤った結果を目の前に突きつけられている。若手の才能に見切りをつけるのが性急すぎたせいで、フェルスタッペンのチームメイトとして最適だったに違いないドライバーたちを遠ざけてしまったのだ。



今季FIA F2に参戦する角田裕毅をはじめ、現在は10名の若手ドライバーがレッドブル・ジュニアチームに所属。なお、日本のトップカテゴリーで活躍する笹原右京も現在はレッドブル・ジュニアドライバーとなっている。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

「タイムレースが退屈だ」なんてもったいない

オートポリスで開催された全日本スーパーフォーミュラ選手権（SF）第４戦の現場仕事を終え、後泊のため阿蘇の麓にあるホテルにたどりついたのは午後10時ごろだっただろうか。残りの原稿を書こうとパソコンを開けて驚いた。SNSには、SFのレースをテレビで観戦したファンが「あまりにも単調で退屈だったので途中で見るのをやめた」とか「寝た」とかいう感想が踊っていたのだ。

ぼくは思わず二度見した。「今日ぼくが見てきたレースとは違うレースの話をしているのか？」と思ったからだ。だが確かめてみるとまさにその日開催されたレースのことだった。思わず「マジか！」と呟かざるを得なかった。というのも、ぼくは久しぶりに息を呑む思いでレースを眺め、堪能したからだ。

別途レースレポートは56ページに掲載されているが、あらためてここで確認しておけば、たしかにコース上で激しいデッドヒートが繰り広げられたわけではない。だが、セオリーどおりタイヤ交換をした野尻智紀と、ステイアウトを選んだ山本尚貴のあいだに繰り広げられた目に見えないタイムレースは、ここしばらくぼくが感じたことのなかった迫力に満ちていた。

山本のスパートは見ものだった。残り周回を考えると30秒近く稼ぎ出さなければならないのだから、当初ぼくは到底届かないと決めつけていた。ところが、山本がとんでもないペースで野尻との間隔を広げて行くものだから、「まさか」と疑いながらもぼくの動悸は激しくなっていった。

このときぼくが思い出したのは、1994年のF1日本GPだった。悪天候で２ヒート制になったこのレースで、ウイリアムズ・ルノーのデイモン・ヒルは１ヒート目でミハエル・シューマッハーが稼いだ７秒弱のマージンを削り取るため２ヒート目に突入し、目に見えないデッドヒートを制して逆転優勝を飾った。伝説のタイムレースである。オートポリスのプレスルームで、ぼくは毎ラップ野尻と山本のタイム差を見ながら、ヒルとシューマッハーの激闘を思い起こしていた。実際、山本の走りは神がかっていた。「何かの拍子にどこかへ飛んでいってしまうのではないか」と心配ですらあった。実際、レース後の山本は「２回、コースを飛び出しかけた」と言っている。

そして、ラスト１周を残してタイヤ交換を行ない、野尻の後ろでレースに復帰したあとの山本もすさまじかった。というより「え、タイヤ冷えてるんじゃないの？　何が起きてるんだ？」と頭がぐるぐるした。そんな状況であそこまで追い上げたのだから、あと１周、２周早くタイヤ交換していたら大逆転が見られたかもしれない。こんなレースを見てきたあとだったから、「展開が退屈で寝てしまった」という感想が信じられなかった。

だが、考えてみれば「たしかにタイムレースは観戦が難しい。いくら緊迫した接戦であっても、目に見えないのでは何が起きているのかをつかみきれなかったとしても無理はないな」と納得もしたのだった。

このぼくですら、JRP（日本レースプロモーション）が公式WEBサイトをとおして提供してくれるライブタイミングの画面を切り替え、さまざまなデータを確認しながらようやく脳内に見えないレースを組み立てることができた。だから、何年か前の情報不足時代だったらここまでレースを理解し堪能できたかどうかは怪しいのだ。

テクノロジーの進歩とともに自動車レースが単調になっていったのは事実で、ショーアップを促進するためにタイヤ交換を義務づけたりタイヤライフを故意に落としたりなどレース展開を複雑にする「演出」が介入するようになった。その結果、レース展開は複雑になったけれど、同時に難解になってしまった。それを解消するために今度はデータの提供が進んで現在に至るわけだが、それでもせっかくのレースが正しく理解されているとは言えない状況がもったいない。より緻密なデータや、多角的な映像、音声の提供がされるようになれば事態は改善されるかもしれない。けれど、そうなるとなんだかイタチゴッコのような気もしてくる。

予備知識も要らず、あれこれデータをせわしなく確かめて脳内補完をしなくても、「赤勝て、白勝て」で単純に眺めて楽しむことができた過去のレースが懐かしく思うこともあるが、これは一種のないものねだりということなのだろうか。



Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）

auto sport No.1542 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

11/10 [tue]

F1 2021年の暫定カレンダーを正式に発表。事前に伝えられていたとおり、新たにサウジアラビアGP、オランダGPが加えられた史上最多の23戦のスケジュールとなった一方、4月25日に第4戦として開催する予定だったベトナムGPの日程は空枠

SF 日本レースプロモーション（JRP）、11月14～15日に開催される第4戦オートポリスのエントリーリストを発表。このなかで、Buzz Racing with B-Maxからシャルル・ミレッシが今季初参戦を果たすことなどが明らかに

IMSA 今季限りでウェザーテック・スポーツカー選手権のGTLMクラスから撤退するポルシェが、11月14日に決勝が行なわれる最終戦セブリング12時間に向けて2台のポルシェ911RSRのスペシャル・カラーリングを公開

WRC 最終戦モンツァ主催者が12月3～6日に開催される同イベントのスケジュールを発表。16本のSSで構成され、うち10本がサーキット内で行なわれることが明らかに

OTHER モビリティランド、鈴鹿サーキットで1992年から開催されてきたソーラーカーによるレース『FIAエレクトリック＆ニューエナジー・チャンピオンシップ・ソーラーカーレース』を2021年大会をもって終了すると発表

11/11 [wed]

F1 ウイリアムズ、暫定チーム代表のサイモン・ロバーツが第14戦トルコGP前に実施された新型コロナウイルスのPCR検査の結果が陽性と判明したため、同GPでの現場指揮をリモートで行なうと発表

SF Buzz Racing with B-Max、FEのテスト参加のため出国したセルジオ・セッテ・カマラに代わり第4戦オートポリスで松下信治を起用することを発表

WEC アストンマーティン、LMGTEプロクラスで97号車アストンマーティン・ヴァンテージAMRをドライブしてきたアレックス・リンが新型コロナウイルスの検査で陽性と判定されたため、11月12～14日に開催される最終戦バーレーン8時間を欠場すると発表

11/12 [thu]

F1 2030年までにカーボンフットプリントをゼロにする計画について進捗状況を発表。このなかで持続可能燃料を使用するハイブリッド・パワーユニット採用に向けた作業部会が設立されたことが明らかに

F1 レッドブル・ジュニアドライバーであるユーリ・ビップスが、11月13～15日に開催される第14戦トルコGPにおいてレッドブルとアルファタウリのリザーブドライバーを務めることが明らかに

F1 2021年におけるF1プレシーズンテストについて、開催日数が3日間の1回のみとなるほか、例年行なわれてきたスペインのバルセロナからバーレーンへコースが変更される可能性があるとの報道

WEC TOYOTA GAZOO Racing、2021年に同シリーズの新たな最高峰クラスとなる『ハイパーカー』クラスに参戦するLMH規定の新型マシンについて、複数のティザー画像を初公開

OTHER 女性ドライバーによるシングルシーターのチャンピオンシップであるWシリーズが、F1との新たな提携の一環として、2021年のGPカレンダー23戦のうち8戦でサポートレースとして開催されることが明らかに

11/13 [fri]

F1 ブラジルのサンパウロ州知事を務めるジョアン・ドリアが、2021年以降のブラジルGPの開催について声明を発表。20年で終了するインテルラゴスでの開催契約を5年間延長したことを明らかに

WEC 最終戦バーレーン8時間 予選 TOYOTA GAZOO Racingの7号車トヨタTS050ハイブリッド（マイク・コンウェイ／小林可夢偉／ホセ・マリア・ロペス）がポールポジションを獲得

RALLY TOYOTA GAZOO Racing、2021年1月3日からサウジアラビアで開催されるダカールラリー2021に向けた参戦体制を発表。ナッサー・アル-アティヤら4組のドライバーラインアップが明らかに

『オートスポーツ』No.1541 発売

11/14 [sat]

F1 第14戦トルコGP 予選 レーシングポイントのランス・ストロールがポールポジションを獲得。2番手にレッドブルのマックス・フェルスタッペン、3番手にレーシングポイントのセルジオ・ペレス

SF 第4戦オートポリス 予選 TEAM MUGENの野尻智紀がポールポジションを獲得。2番手にDOCOMO TEAM DANDELION RACINGの福住仁嶺、3番手に同じくDOCOMO TEAM DANDELION RACINGの山本尚貴

WEC 最終戦バーレーン8時間 決勝 7号車トヨタが総合優勝。2位に同じくTOYOTA GAZOO Racingの8号車TS050ハイブリッド（セバスチャン・ブエミ／中嶋一貴／ブレンドン・ハートレー）。この結果によりLMP1は7号車トヨタの3名が、LMP2はユナイテッド・オートスポーツ22号車オレカ07・ギブソン（フィル・ハンソン／フィリペ・アルバカーキ）が、LMGTE Proはアストンマーティン・レーシング95号車アストンマーティン・ヴァンテージAMR（マルコ・ソーレンセン／ニッキー・ティーム）が、LMGTE AmはAFコルセ83号車フェラーリ488 GTE Evo（フランソワ・ペロード／エマニュエル・コラール／ニクラス・ニールセン）がそれぞれドライバーズタイトルを獲得 go to p.62

11/15 [sun]

F1 第14戦トルコGP 決勝 メルセデスのルイス・ハミルトンが優勝。2位にペレス、3位にフェラーリのセバスチャン・ベッテル。この結果によりハミルトンが7度目のドライバーズタイトルを獲得 go to p.40

SF 第4戦オートポリス 決勝 野尻がポール・トゥ・ウイン。2位に山本、3位にTCS NAKAJIMA RACINGの牧野任祐 go to p.56

11/16 [mon]

F1 ピレリのカーレーシング部門の責任者を務めるマリオ・イゾラが、トルコGPのレースウイーク中に新型コロナウイルスに感染していたことが明らかに

WEC アストンマーティン・レーシングが、2021年以降のGTEプログラムの予算削減の影響によりLMGTEプロクラスのワークスエントリーを縮小か、完全に撤退する可能性があるとの報道

IMSA チップ・ガナッシ、2021年のウェザーテック・スポーツカー選手権のDPiクラスにキャデラックDPi-V.Rで参戦すると発表。なお、参戦台数とドライバーラインアップは現時点で未定とのこと

GT4 元F1ドライバーのオリビエ・パニスと、その息子でWTCRなどで活躍したオーレリアン・パニスが、11月20～22日にポールリカールで開催されるFFSAフランスGT選手権最終戦に、親子コンビを組み参戦することが明らかに。使用するマシンは、トヨタGRスープラGT4になる見込み

11/17 [tue]

F1 メルセデスAMG、2021年のセーフティカーの車種運用について、アストンマーティンと現行のメルセデスAMG GT Rの2車種を交互に使用する計画を明らかに。なお、アストンマーティンの使用車種は未定とのこと

WEC LMP2クラスを戦う10スター・ドラゴンスピードが2021年シーズンの参戦体制を発表し、元F1ドライバーでインディ500王者でもあるファン・パブロ・モントーヤをドライバーラインアップに加えることを明らかに

GT KONDO RACING、監督を務める近藤真彦が不倫を行なっていたという週刊誌の報道を受けて、GT最終戦およびSFの第5戦～最終戦の現場帯同を見合わせる意向であることを公式声明で明らかに

11/18 [wed]

F1 マネージングディレクターを務めるロス・ブラウン、トルコGP2位に入ったペレスのパフォーマンスを評価し、「今季末でF1から去らなければならないとしたら、非常に残念」であるとコメント

11/19 [thu]

F1 アルファロメオ、今季F2に参戦するカラム・アイロットを12月15日に実施されるヤングドライバーズテストに起用することを発表

S-TAI S.T.O、2021年以降のワンメイクタイヤの供給ブランドを発表し、ハンコックタイヤが新たにサプライヤーを務めることが明らかに。契約は21年から3年間で、オプション2年を加えると25年まで最大5年間となるとのこと

11/20 [fri]

WRC セバスチャン・オジエが2020年シーズンでの引退を正式に撤回。TOYOTA GAZOO Racingと新たに1年契約を結び、引き続き21年1月から始まる新シーズンを同チームとともに戦っていくと発表

11/21 [sat]

F1 2020年6月19日にハンドバイクのトレーニング中に遭遇した交通事故により、瀕死の重傷を負ったアレッサンドロ・ザナルディの容態が快方に向かっており、ミラノのサン・ラッファエレ病院から自宅近くのパウダの病院に入院先を移動したことが明らかに

F1 レッドブルのチーム代表を務めるクリスチャン・ホーナー、2022年以降のパワーユニットの搭載計画について「11月末までに確定する必要がある」とコメント

S-TAI 第4戦もてぎ5時間 予選 ST-Xクラスの777号車D'station Vantage GT3（星野敏／藤井誠暢／近藤翼）がポールポジションを獲得

11/22 [sun]

F1 ハミルトンが、2020年末に英国王室からナイトの称号が授与される見通しであることが明らかに

F1 トルコGPのプロモーターが2021年以降のグランプリ開催に向け、複数年の開催契約交渉をリバティメディアとのあいだで行なっていることを明らかに

S-TAI 第4戦もてぎ5時間 決勝 ST-Xクラスの888号車HIRIX GOOD DAY RACING AMG GT3（山脇大輔／ショウン・トン／根本悠生）が総合優勝 go to p.68

11/27 [fri]

『オートスポーツ』No.1542 発売 この号です

11/28 [sat]

F2 第12戦バーレーン
SFL 第12・13・14戦鈴鹿

11/29 [sun]

F1 第15戦バーレーンGP
F2 第12戦バーレーン
GT 最終戦富士
SFL 第12・13・14戦鈴鹿

12/4 [fri]

WRC 最終戦モンツァ

12/5 [sat]

F2 最終戦サクヒール
SF 第5戦鈴鹿
WRC 最終戦モンツァ

12/6 [sun]

F1 第16戦サクヒールGP
F2 第12戦バーレーン
SF 第6戦鈴鹿
WRC 最終戦モンツァ

12/11 [fri]

『オートスポーツ』No.1543 発売

※このページの情報は11月23日(月)時点のものです

auto sport CONTENTS

auto sport 2020年12/11号（隔週金曜日発売）
2020年11月27日発売　第57巻第21号　通巻1542号

No.1542 12/11号

特別付録 | 2021年スーパーGTカレンダー

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
	柴崎拓見	Takumi Shibasaki
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	DTM	




as-web.jp

FROM PIT CREW

●先日、久々にフォーミュラカーを運転させていただいた。その醜態と顛末は74〜75ページをご覧いただくとして、とにかく素直に楽しかったことを白状する。やっぱりレースやサーキット走行は、外から眺めているよりも、ステアリングを握っている人間が一番楽しい。きっとそれはフォーミュラ・リージョナル車両だろうが、レンタルカートだろうが同じはずで、そんな思いを大嶋和也選手に打ち明けた。彼の口からは「本当にそう思いますよ。サーキットを走ることは最高に楽しい。プロとしてやっている連中も、もともとはみんな好きで始めたわけなので」と返ってきた。しかし、そのあとの言葉と表情が重かった。「ただ、それがプロとして背負うものが大きくなり、結果を求められるようになると話は変わってくる。プレッシャーのかからない状況でレースできたらどんなに楽しいことか」。あらためて思ったのは、趣味でレースやスポーツ走行を楽しんでいる人は（かつての自分はまったく気付かなかったが）最高に贅沢な時間を過ごしているということ。同時に、プロのみなさんの感じているプレッシャーこそが、サーキットに緊張感をもたらし、レースを興行として成り立たせてもいる。そうした視点を忘れずに、週末のスーパーGT最終戦富士の取材に向かおうと思う。（田中）

●TCR試乗のときと同じく、また富士で編集長のオトモをしてきました。TCRのときの編集長はガチガチに緊張していたのですが、フォーミュラカーに乗る今回はかなりリラックスした雰囲気。ステアリングを握るなり「ステアリングがあーでこーで……。でもこれ字が小さいんだよ（笑）」と少年のようにウキウキで話していて個人的にちょっと和んだのですが、原稿を読んでビックリ。田中さん、48歳だったんですね。もうちょっと若いかと思ってました。11月にして今年一番の驚きでした。（きゃりー）

●今年もいよいよ大詰めですね。「今年のレースも残り少なくなってきたなぁ」としみじみ感じています。ですがよくよく考えてみると、イレギュラーな今季は、年末になってもレースがまだあります。12月中旬まで続くF1中東3連戦のカレンダーを見て、いかに今年が混迷であったかが思い知らされましたが、皆さんはいかがでしょうか？（マル）

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

FEATURE

IRREGULAR

REGULAR

SUPER FORMULA
Round.4
AUTOPOLIS

SUPER FORMULA 2020
Round 4 AUTOPOLIS
—
Winner
野尻智紀
#16 TEAM MUGEN

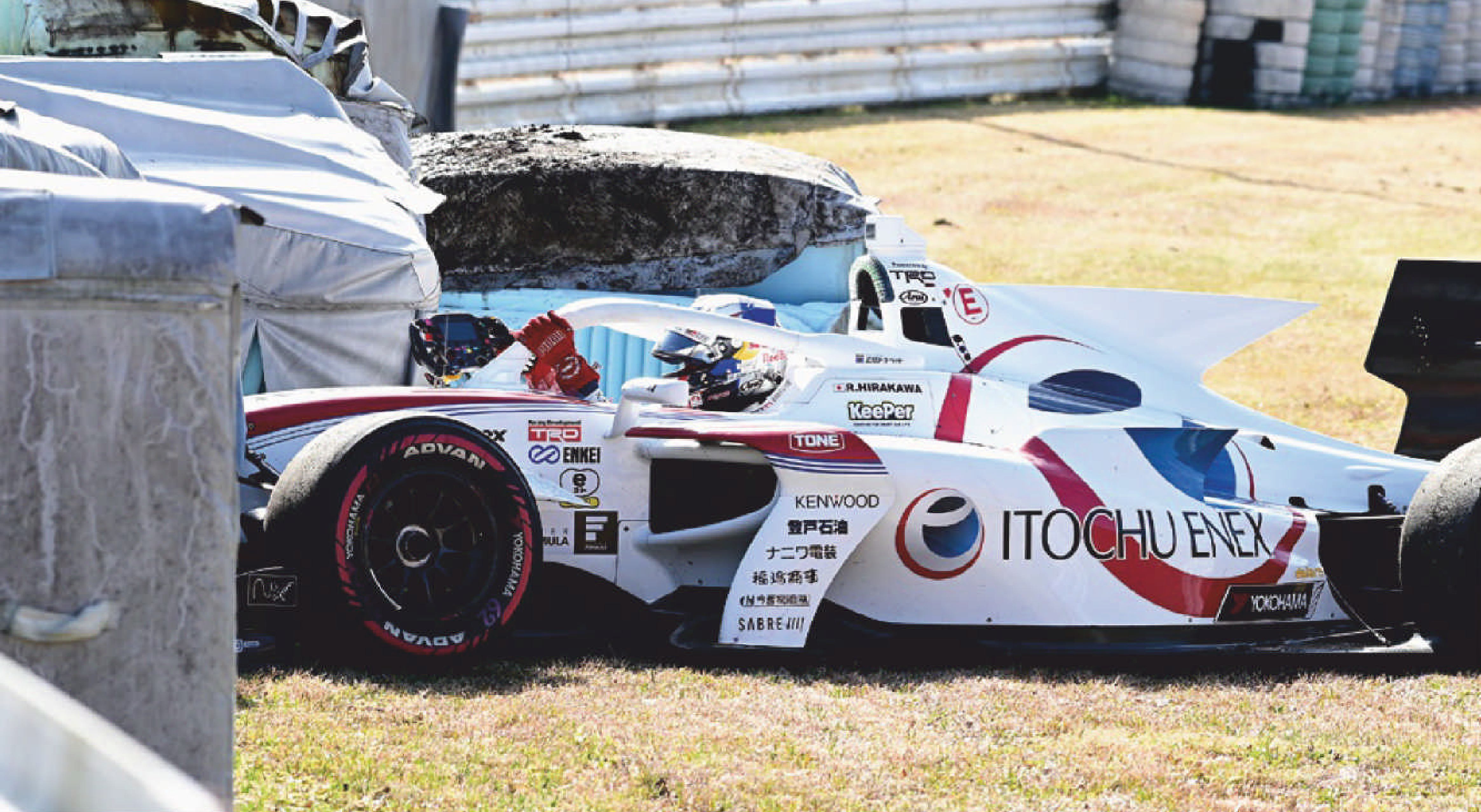
ポール・トゥ・ウイン！
目覚めし野尻がタイトル戦線に浮上

冬のホンダ、胸騒ぎの予感。

シリーズ序盤の3戦はトヨタ勢が3連勝
しかも3戦9つの表彰台で逃したのは1席のみという圧勝だった
しかし、シリーズの折り返しを迎えた晩秋の候
第4戦オートポリスでホンダ勢が表彰台を独占した
パドックからは「夏のトヨタ、冬のホンダ」という声も聞こえてくる
この言葉は、タイトル争いに重要な意味を持つ

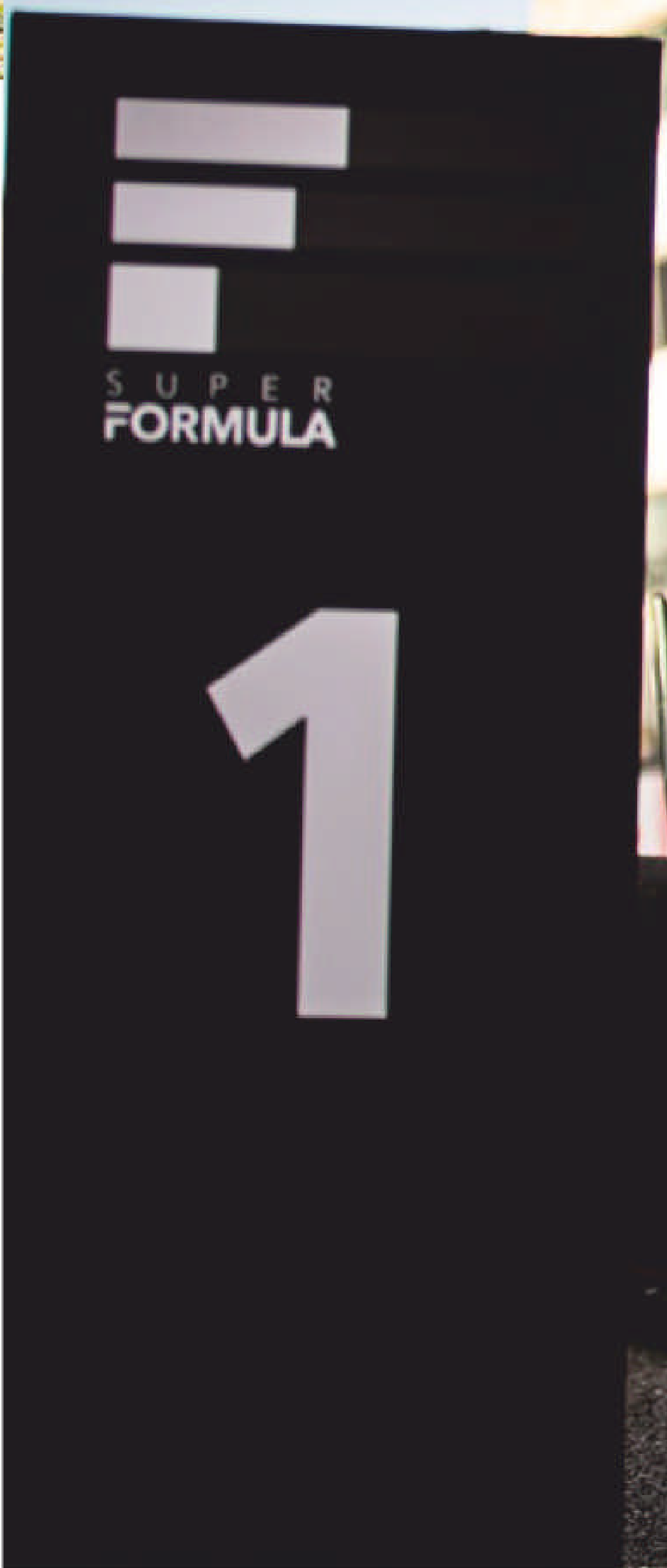
Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）
中村佳史（Yoshifumi Nakamura）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）
吉田成信（Shigenobu Yoshida）／田村 翔（Sho Tamura）

2週連続のポディウム最上段。野尻智紀はスーパーGT第7戦もてぎでのシーズン初優勝に続き、スーパーフォーミュラ第4戦オートポリスも制した。昨年の最終戦鈴鹿以来となる優勝は、ポール・トゥ・フィニッシュ。しかし、決勝では最終ラップで山本尚貴に迫られ、僅差でチェッカーを受ける薄氷の勝利だった。タイヤ交換をぎりぎりまで遅らせた山本は終盤まで見かけ上のトップを走り続けたが、クリーンエアでのペースは非常に速く、レースがあと1周長かったら、山本がウイナーとなっていた可能性が高い。「山本選手と比べると、決勝のパフォ



Y.Nakamura


Y.Nakamura



S.Tamura

予選Q1でまさかのクラッシュ 選手権独走中の平川に黄信号!?

ーマンスは圧倒的と思えるくらい足りていなかった。何かしら手を打ち、次の鈴鹿にタマを持ち込まないと未来はないと思っています」と、野尻は優勝したにも関わらず、喜び以上に強い危機感を覚えたようだ。

「昨年のオートポリスではアンダーステアが出て、早めにフロントタイヤをやっつけてしまった。だから、今回はなるべくアンダーを出さずタイヤに無理をさせないように走っていましたが、リヤタイヤが唐突に滑る傾向があり、あまり思い切った運転をできずしばらく耐えるしかなかった」

ペースを上げたくとも上げられないジレンマ。途中、野尻は逆転される可能性もあると覚悟したが、燃料が減ってバランスが多少改善され、ペースを挽回できたことで勝機を守り抜いた。それでも、ポールを獲得していなければ、優勝はなかっただろう。

「いまのスーパーフォーミュラは、レースのフォーマット的に予選で前にいかないと戦えない。だから、まずは予選を改善しようと考えました。過去、僕らのクルマは基本的に曲がらない傾向が強かったのですが、改めてオンボード映像を見ると、曲がっていないクルマでポールを獲った選手はいなかった。昨年の中盤戦くらいからそれに気づいてはいましたが、シーズン中に大きく変えるのは難しく、今年に向けては多少リヤがなくても曲げていこうと、開幕前のテストで曲がりそうなアイテムを沢山用意し、試していました。それが、ここ最近予選でのパフォーマンスがそこそこいい理由です」

では、具体的にどのように予選のパフォーマンスを改善したのか？ 野尻を担当する無限の一瀬俊浩エンジニアは次のように説明する。

「去年速かったナカジマレーシングの2台は、フロントのフラップがモリモリについていました。リヤはどこもマックスまでつけているので、フロントをモリモリにすると空力バランスが前寄りになり基本的にはオーバーになる。うちはクルマの動きやバランスがどうしても合わず、フロントを増やせなかったんです。そのような状況で、多少ダウンフォースを削ってでもクルマのバランスをとることを重視して、今年のクルマを作りました」

試行錯誤の結果、前戦のSUGOで予選セットの方向性を大きく変え、それがオートポリスでのポール獲得につながった。しかし、決勝ではリヤタイヤのデグラデーションが予想以上に進み、今後に向けてはその改善が急務だ



K.Kobayashi

現在ランキング２位のキャシディ。昨季開幕戦の鈴鹿、18年の富士は優勝しており、残り３レースでの安定感は最も高いと思われる。問題は来季参戦予定のフォーミュラＥとの兼ね合いで、参戦を継続できるのか――。

という。決勝のバランスについては「昨年のほうがむしろ良かったかもしれない」とさえ、野尻は言う。

無限は、これまでダウンフォースを得にくい高地のオートポリスやSUGOを不得手としてきたが、それを今回ひとまず克服した。そして次戦は、昨年野尻が唯一勝った鈴鹿での2連戦。鈴鹿は伝統的に無限が得意とするコースであり、野尻も一瀬氏も「それなりに自信がある」と言う。それでも、野尻は「ホンダ勢では僕がトップに立ちましたが、鈴鹿では現在ランキングトップの平川（亮）選手や、ニック（キャシディ）選手よりも、山本選手のほうが手強い」と警戒感を強める。野尻が最終戦で確実にタイトル争いに加わるためには、鈴鹿での決勝ペースの改善が必須といえるだろう。

上昇気流に乗る野尻とは対照的に、選手権トップに立つ平川は2週連続で後方からの追い上げを余儀なくされた。オートポリスでの平川は、Q1でまさかのクラッシュ。グリッド最後列となる19番手からのスタートとなった。今季は開幕から2戦連続でポール、第3戦SUGOでは伏兵セルジオ・セッテ・カマラに僅差でポールを奪われたが、それでも予選2番手につけた。いま、乗りに乗っている平川だけに、Q1でのクラッシュおよび敗退は意外だったが、今回は持ち込みのセットアップを外していたようだ。

鈴鹿2連戦はホンダが攻め、トヨタが守る展開か
そして〝冬のホンダ〟×〝富士のトヨタ〟最終決戦へ

「予選までには何とかアジャストできたのですが、それでも完璧とはいえずピーキーな部分が残っていた。Q1とはいえ通過するのは本当にシビアで、フルアタックをしたらグリップがスパッと抜けてしまいました。クルマが完璧ではないときは、もう少し抑えなければならなかったのかもしれない。そのような調整をできないと、もっと強くはなれないでしょうね」と平川。

決勝での平川は抜群のスタートを決め、「失うものはないので思い切りいったら、1周目で7台くらい抜けました」と、圧巻の追い上げで急浮上。7周目にセーフティカーが出た時点で10番手まで順位を上げると、リスタートから2周後の12周目には首位の野尻と同じタイミングでピットに飛び込んだ。そこまではパーフェクトな展開だったが、あろうことかタイヤとジャッキが用意されておらず大幅にタイムロス。その直後に2度目のセーフティカーが出て、多くのライバルがルーティンピットを済ませると、平川は再び最下位に後退していた。

「チームとのコミュニケーションミスです。レースなのでしょうがないですが、やはり悔しかったですね。決勝のバランスはとても良くて、野尻選手の直後でピットアウトできていれば、勝てていた可能性もある。それだけに本当に残念で、夜もなかなか寝つくことができませんでした」

平川によれば、シーズン中はよく眠れない日が多いようだ。結果が出なかったときの夜は悔しさで、レースウイ

S.Yoshida



無限時代の山本は鈴鹿で最速、最強だったが、ダンディライアンに移籍した昨季は２位と５位。一方、無限に移籍した野尻の昨季は４位と優勝。山本と野尻、鈴鹿ではホンダ陣営内での戦いも見どころとなる。

2020 DRIVER STANDINGS

Pos.	No.	Driver	Team	Engine	Total	Rd.1 もてぎ	Rd.2 岡山	Rd.3 SUGO	Rd.4 AP	Rd.5 鈴鹿	Rd.6 鈴鹿	Rd.7 富士
1	20	平川 亮	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	TOYOTA	51	3+20	3+8	2+15	0	12/5	12/6	12/19-20
2	1	ニック・キャシディ	VANTELIN TEAM TOM'S	TOYOTA	40	5	11	20	4			
3	16	野尻智紀	TEAM MUGEN	HONDA	36	4	1	8	3+20			
4	5	山本尚貴	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	HONDA	32	0	5	11	1+15			
5	3	山下健太	KONDO RACING	TOYOTA	27	1+15	—	5	6			
6	38	石浦宏明	JMS P.MU/CERUMO・INGING	TOYOTA	21	3	15	3	0			
7	39	坪井 翔	JMS P.MU/CERUMO・INGING	TOYOTA	20	0	20	0	0			
8	18	国本雄資	carrozzeria Team KCMG	TOYOTA	18	0	4	6	8			
9	64	牧野任祐	TCS NAKAJIMA RACING	HONDA	17	2	0	4	11			
10	4	サッシャ・フェネストラズ	KONDO RACING	TOYOTA	15	2+11	1+0	1+0	0			
11	6	福住仁嶺	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	HONDA	14	6	3	1	2+2			
12	36	中嶋一貴	VANTELIN TEAM TOM'S	TOYOTA	8	8	—	0	—			
13	36	宮田莉朋	VANTELIN TEAM TOM'S	TOYOTA	7	—	2+2	—	3			
14	19	関口雄飛	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	TOYOTA	6	0	6	0	0			
15	50	松下信治	Buzz Racing with B-Max	HONDA	5	—	—	—	5			
16	50	セルジオ・セッテ・カマラ	Buzz Racing with B-Max	HONDA	3	—	—	3+0	—			
17	14	大嶋和也	ROOKIE Racing	TOYOTA	3	1	0	2	0			
18	65	大湯都史樹	TCS NAKAJIMA RACING	HONDA	1	0	0	0	1			
	3	阪口晴南	KONDO RACING	TOYOTA	0	—	0	—	—			
	7	中山雄一	carrozzeria Team KCMG	TOYOTA	0	—	0	—	0			
	7	小林可夢偉	carrozzeria Team KCMG	TOYOTA	0	0	—	0	—			
	12	タチアナ・カルデロン	ThreeBond Drago CORSE	HONDA	0	0	—	—	0			
	12	塚越広大	ThreeBond Drago CORSE	HONDA	0	—	0	0	—			
	15	笹原右京	TEAM MUGEN	HONDA	0	0	0	0	0			
	50	高星明誠	Buzz Racing with B-Max	HONDA	0	—	0	—	—			
	50	名取鐵平	Buzz Racing with B-Max	HONDA	0	0	—	—	—			
	51	シャルル・ミレッシ	Buzz Racing with B-Max	HONDA	0	—	—	—	0			

今季のポイントシステムは、昨季までの優勝で10ポイント、8位で1ポイントから、優勝で20ポイント、10位までが入賞となり、予選もポールポジションが1ポイントから3ポイントへ、3番手までポイントが与えられるように見直された。また今季に限り、コロナウイルスによる入国規制を鑑みて最大5大会ぶんの有効ポイント制を適用。「冬のホンダ、鈴鹿のホンダ」を考えると、平川としては鈴鹿の2連戦を“落とせるレース”としたかったはず。そして、「冬のホンダ」と「富士のトヨタ」の最終決戦がどうなるか——。残り3レースでのフルマークは69ポイント。全ドライバーにチャンピオンの可能性が残されている。

	1位	2位	3位	4位	5位	6位	7位	8位	9位	10位
決勝	20	15	11	8	6	5	4	3	2	1
予選	3	2	1							

ーク以外でもふとセッティングについて考え始めると寝つけなくなるという。外から見ている限り冷静沈着、とくにここ数年は気持ちの強さが感じられ、何事にも動じないように見える。しかし、平川のメンタルは常に限界ギリギリのところにあるのだろう。

チームインパルの首脳陣のひとりは「今回の件は、完全にチームのミスです。こんなことをやっているようじゃダメ。平川には本当に申し訳なかった。チーム全員が気持ちを引き締めないといけない」と、ミスを悔いた。ドライバーズランキングではトップを守ったが、3位野尻を始めとするホンダ勢との差は大きく縮まった。

「今回のオートポリスはホンダ勢が速くて驚きました。トヨタ車は抜けたけれど、ホンダ車はなかなか抜くことができなかった。セーフティカーあけにタチアナ（カルデロン）さんを抜くのにも2周くらいかかってしまった。前からそうですけど、冬になるとなぜかホンダが速くなる。最終戦の富士は自信がありますが、鈴鹿はいつもホンダが速いし、2連戦だから、いまランキングトップに立っているとはいえまったく余裕はない。突然、猛暑にならないですかねえ……」と平川。

平川だけではない。ほかのドライバーも「夏はトヨタ、冬はホンダ」という感覚を多少なりとも持っている。次の鈴鹿2連戦はホンダ勢にとって挽回のビッグチャンスであり、平川を筆頭とするトヨタ勢にとっては、絶対に守り切らなければならない戦いとなる。

M.Hirata





Y.Yoshimi

3番手を走行していた坪井がピット後のアウトラップでコース脇にマシンを止めた。作業に問題はなかったが、車両側のトラブルによりホイールがしっかりとはまらず脱落。車体と干渉したホイールが破損した。タイトル争いで痛い一戦に。

Round.4 AUTOPOLIS Race Report

オートポリス　11月14日(土)～15日(日)

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato／本誌）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）
上尾雅英（Masahide Kamio）



M.Hirata



序盤２戦はトヨタ勢が表彰台独占。第３戦で山本が３位と一矢報いると、第４戦でついにホンダ勢が表彰台を占めた。セッテ・カマラの代役参戦となった松下も６位入賞。ホンダ勢の反撃が始まった。

M.Kamio

野尻が今季初優勝、山本が連続表彰台の2位、牧野が初表彰台

SC2度の難しい展開のなかホンダ勢が表彰台独占

決勝は当初の予定からフォーメーションラップを1周追加した2周とし、周回数が42周から41周に改められた。そのフォーメーションラップに向かう際、5番グリッドの大湯都史樹がエンジンストール。再始動するが、最後尾に並ばなければならないところを自身のグリッドに戻ってしまい、後にドライビングスルーペナルティを科されている。

スタートでは、今度は14番グリッドの笹原右京がエンジンストール。その混乱をすり抜けた平川亮は、19番手から12番手に浮上。オープニングラップで上位陣では3番グリッドの山本尚貴が出遅れて5番手に後退すると、翌周には大湯も山本をパスしていく。

レースは早々に動いた。4周目、10番手を走行していたサッシャ・フェネストラズの左リヤタイヤが脱落。アップダウンが激しいコースでフェネストラズはピットまで戻ることができず、コース脇にマシンを止める。この回収のため7周目にセーフティカー（SC）を導入。10周目にリスタートが切られると同時に、義務付けられたタイヤ交換のウインドウが開く。そのなかで11周目にピットインした坪井翔に、アウトラップで左リヤタイヤにトラブルが発生、グラベルにマシンを止めた。

坪井のマシン回収のためにSCが入ったのは13周目。ポールスタートの野尻智紀は、その1周前にルーティンピットを終えていた。SC導入直後、多くのマシンがピットへと流れ込むが、山本とニック・キャシディ、笹原の3台がステイアウトを選択。16周目のリスタート時には、この3台の後ろに野尻、10周目にピット作業を終えていた牧野が続く。

山本はピットの作業時間を見据えたマージンを築くべく、1分28秒台から29秒台前半のラップタイムを並べていく。対する野尻は1分30秒前後を推移。しかし、野尻は燃料が軽くなるとタイムを上げ、山本を安全圏に入れさせない。規定ギリギリの40周でタイヤを交換した山本は、野尻の後ろでコースに戻った。野尻は通算3度目となる今季初優勝。また、牧野が3位で初の表彰台を獲得している。

QF RESULT

Pos.	Q1 Gr.	No.	Driver	Q1	Q2	Q3
1	A	16	野尻智紀	1'25"707	1'24"762	1'24"140
2	A	6	福住仁嶺	1'25"152	1'24"667	1'24"155
3	B	5	山本尚貴	1'24"693	1'24"544	1'24"257
4	B	39	坪井 翔	1'25"152	1'24"683	1'24"686
5	B	65	大湯都史樹	1'24"836	1'24"833	1'24"783
6	A	50	松下信治	1'25"908	1'24"762	1'25"305
7	B	36	宮田莉朋	1'25"057	1'24"544	1'25"601
8	A	1	N.キャシディ	1'24"907	1'24"681	No Time
9	A	4	S.フェネストラズ	1'25"857	1'24"873	
10	A	38	石浦宏明	1'25"725	1'25"080	
11	B	18	国本雄資	1'24"960	1'25"146	
12	A	64	牧野任祐	1'25"619	1'25"155	
13	B	3	山下健太	1'25"582	1'25"193	
14	B	15	笹原右京	1'25"223	1'25"634	
15	B	14	大嶋和也	1'25"889		
16	A	19	関口雄飛	1'26"835		
17	B	51	C.ミレッシ	1'26"336		
18	A	12	T.カルデロン	1'27"168		
	B	20	平川 亮	No Time		
	A	7	中山雄一	No Time		

FINAL RESULT

Pos.	No.	Driver	Team	Engine	Time/Gap
1	16	野尻智紀	TEAM MUGEN	H	1:07'11"228
2	5	山本尚貴	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	0"663
3	64	牧野任祐	TCS NAKAJIMA RACING	H	9"735
4	18	国本雄資	carrozzeria Team KCMG	T	10"760
5	3	山下健太	KONDO RACING	T	11"455
6	50	松下信治	Buzz Racing with B-Max	H	12"114
7	1	N.キャシディ	VANTELIN TEAM TOM'S	T	13"273
8	36	宮田莉朋	VANTELIN TEAM TOM'S	T	17"519
9	6	福住仁嶺	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	H	19"660
10	65	大湯都史樹	TCS NAKAJIMA RACING	H	23"593
11	19	関口雄飛	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	T	24"379
12	20	平川 亮	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	T	25"276
13	38	石浦宏明	JMS P.MU/CERUMO・INGING	T	28"272
14	15	笹原右京	TEAM MUGEN	H	29"400
15	51	C.ミレッシ	Buzz Racing with B-Max	H	36"400
16	12	T.カルデロン	ThreeBond Drago CORSE	H	37"326
17	14	大嶋和也	ROOKIE Racing	T	37"794
18	7	中山雄一	carrozzeria Team KCMG	T	56"079
			以上完走(規定周回数36周)		
	39	坪井 翔	JMS P.MU/CERUMO・INGING	T	30Laps
	4	S.フェネストラズ	KONDO RACING	T	37Laps

FL：No.5 山本尚貴／DOCOMO TEAM DANDELION RACING　1'26"960　41/41　193.496km/h

DRIVER STANDINGS

Pos.	No.	Driver	Points
1	20	平川 亮	51
2	1	N.キャシディ	40
3	16	野尻智紀	36
4	5	山本尚貴	32
5	3	山下健太	27
6	38	石浦宏明	21
7	39	坪井 翔	20
8	18	国本雄資	18
9	64	牧野任祐	17
10	4	S.フェネストラズ	15

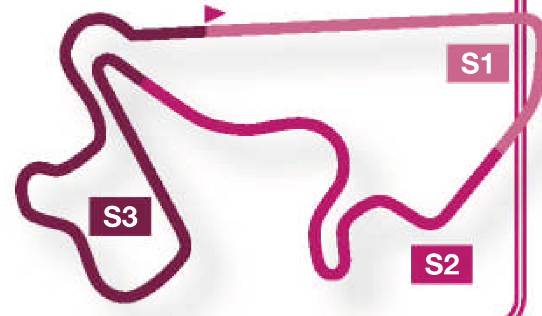
TEAM STANDINGS

Pos.	Team	Points
1	VANTELIN TEAM TOM'S	53
2	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	49
3	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	43
4	JMS P.MU/CERUMO・INGING	41
5	KONDO RACING	37
6	TEAM MUGEN	33
7	TCS NAKAJIMA RACING	18
8	carrozzeria Team KCMG	18
9	Buzz Racing with B-Max	5
10	ROOKIE Racing	3

Qualifying Report

Q1はA組、B組ともに赤旗の波乱

Q1 A組では残り14秒で中山、B組では残り46秒で平川がクラッシュし赤旗中断。いずれも立体交差コーナーだった。この再開でキーポイントとなったのが、２セット目のニュータイヤ投入だ。Q2は一貴の代役として２戦目を迎えた宮田がトップタイムを刻み、同タイムで山本が並ぶ。宮田は初PPも期待されたが、Q1でニュータイヤを２セット使っておりQ3をユーズドで走行、７番手に終わった。Q3で唯一フロントタイヤをスクラブ後にアタックした野尻がPPを獲得。



大串信の私見聞録

日本のレースが世界選手権への登竜門に

「ザワつくキャシディの去就」から見えること

Text : 大串 信（Makoto Ogushi） Photo : 田村 翔（Sho Tamura）

ニック・キャシディが、今季終盤の国内レースには出走しないかもしれないと聞いた。今年、スーパーフォーミュラ（SF）とスーパーGTにフル参戦の予定だったはずだが、フォーミュラE（FE）参戦に向けたスケジュールがバッティングするからだという。実際、ツインリンクもてぎで開催されたスーパーGT第７戦は欠場しており、代役として山下健太が走った。今回のSFも乗るとか乗らないとか聞こえてきたが、結局本人が姿を見せた。

それにしても、すでに結んでいたはずの契約がありながら国内トップカテゴリーとFEを天秤にかけて当初の約束を反故にするようなやり方はいかがなものなのかなあと、契約の当事者でもないのにどこか割り切れない思いがしたので、オートポリスの現場でトムスの舘信秀会長に話を聞いてみた。

「スーパーGTは欠場しますが、SFにはたぶん全戦出ますよ」と舘会長は言った。「今年の中頃だったか、来年はFEに行きたいという話がありました。残って欲しいという気持ちは山々だけれど、世界選手権に行くならそれは後押ししてやりたい。今年はコロナの影響でスケジュールが変わってしまって、FEも当初は来年に向けたテストを含むスケジュールと今年の国内レースはバッティングしないはずだったんだけど、どんどんスケジュールが変わってバッティングしてしまった。それでスーパーGTはあきらめざるを得なくて全部山下に切り替えた。しかたないよね、もし来年行くつもりなら今年から準備しておかないとうまくいかないだろうから」

人を育てることを考えれば、契約を盾に去就の自由を奪うのはたしかに良いことではないかもしれない。しかし、大金の動くモーターレーシングは契約に基づいて運営されるスポーツであり、シーズン途中での鞍替えはトムスにとって好ましくない話であるはずだ。

「たしかに、一応年間でスケジュールを押さえて契約したんだから途中でこういうことになることについては、そりゃあ『なんだよ』と思う気持ちはありますよ。でも彼が世界を目指すというならそれはしようがない。涙を呑んで送り出しますよ。彼だって悩みに悩んだんです」と舘氏は言う。

とはいえ、スーパーGTやSFのシートを欲しくても得られない若い国内選手が大勢いるなか、トップチームであるトムスのシートを得ながらシーズン途中で他のカテゴリーに目移りし、二股をかけるというやり方は中途半端で、日本のトップカテゴリーあるいはトムスが軽く見られたように感じてならない、と食い下がると舘会長はこう答えた。

「日本のレースのレベルが低く見られているるのは当然。でも一方で、そういう可能性を追求しながら日本のレースに骨を埋めてもいいという若い選手が海外に増えてきているんです。世界選手権へ行くステップとして日本のレースが非常にいいポジションに来た。というのも、F1がただ速いだけではダメで、政治的なこととか金のこととかが求められるレースになっちゃったからなんですね。それ



ということはありません。でもさすがに世界選手権に行きたい、と言われたら、ぼくたちはギブアップせざるを得ないですよ。それはしようがない。今年の中嶋（一貴）だってそう。WECが１回だか２回カブるので国内レースには出られないという話で、実際今回も欠場して宮田（莉朋）が乗っているけど、それでもいいから中嶋と契約したんです」

それだけ世界選手権は特別なものなのだ。むしろその特別な世界選手権へつながる道として日本のレースが着目され実際に機能したのだから、キャシディも前向きに送り出してやりたい、と舘氏は言うのだ。

キャシディがシーズン途中にしてFEに心動かした理由のひとつは、ギャランティの問題だと聞く。それは舘氏も認める。

「FEは収入がいいみたいなんだ。そりゃ世界選手権だもの、当たり前ですよ。こっちとしては残念だけど、プロとしては収入を求めで、F2などよりSFはクルマが良いしレースのレベルも高いから、F3から日本でやってそこから将来世界選手権へ上がろう、ヨーロッパにいるよりむしろ日本でレースをやったほうがステップアップするための可能性があると考える人が増えてきたんだと思う。だからうちのチームに対しても、海外からの問い合わせはすごく増えているんです」

たしかにそう考えれば、キャシディのケースは視点を変えればむしろ日本国内レースの可能性を証明することになるのかもしれない。

「いま、国内でも良い若手選手が育ってきているからどんどん海外の選手を乗せるというわけにもいかないけど、うちもB-MAXのように海外から選手を呼んでくることも考えたいですよね」と舘会長は笑った。日本のレースが、世界選手権への登竜門として定着するなら、それはそれで望ましい発展なのかもしれないなあと納得することにした。



2021年ラリージャパン、カウントダウン開始

期待以上のパワーアップ

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：TOYOTA

HQ＆サービスパークは豊田スタジアムへ！

「1年後」に向けて、WRCラリージャパンが再びカウントダウンを開始した。本来ならば2020年大会のデイ2が開催されているはずだった11月21日、愛知県名古屋市中心部のミツコシマエ ヒロバスで「GO TO ラリージャパン 2021」と銘打ったイベントが行なわれ、そのオープニングで高橋浩司ラリージャパン実行委員会会長より、2021年大会の開催概要が発表された。

アイテナリーなど詳しいルート情報については語られなかったが、開催エリアについては今年予定されていた地域と大きくは変わらず。愛知県の岡崎市、豊田市、新城市、長久手市、設楽町、岐阜県の恵那市、中津川市の2県7市町でSSが行なわれるという。

しかし、サービスパークとヘッドクウオーター（HQ）は、長久手市の愛・地球博記念公園（モリコロパーク）から、豊田市の豊田スタジアムに「分離移転」することになった。モリコロパークはジブリパーク建設のための改修工事期間に入り、本来サービスパークを展開する予定だった北駐車場の使用面積に制限が出てしまうのがその理由だ。市販車の試乗会やトークショー

K.Koga





K.Koga



ヒロバスでのイベントには愛知県の大村秀章知事（右）も登場。高橋委員長とともに優勝トロフィーをアンベールした。トロフィーは陶磁器の名門ブランドである、名古屋のノリタケ製。日本の「巧」が尽くされた唯一無二の磁器製トロフィーは品格に満ちている。イベント会場のブースから、各自治体の意気込みも強く感じられた。











などさまざまなイベント会場として、そして園内のサイクリングロードを使ったSSとしては使用されるようだが、サービスパーク機能は南に約20㎞離れた豊田スタジアムに移される。

試しに豊田スタジアムを訪れると、巨大なスタジアムのまわりには広大な駐車場がふたつあり、WRCのサービスパークを受け入れることは充分可能だと感じた。SSとリニモの駅に隣接するモリコロパークはたしかに便利だが、豊田スタジアムも交通の利便性は悪くない。ビッグイベントを開催するためのインフラは、モリコロパーク以上に整っている。

ただし、観客が自分のクルマで来場するのは駐車場のキャパシティ的に難しいだろう。サッカーの大きな試合があるときは周辺の駐車場はほとんど埋まるというから、パーク&ライドか公共交通機関での移動となるはずだ。最寄り駅である豊田市駅からは徒歩で約15分。名古屋駅からは公共交通機関を使い、1時間少々でアクセスできる。また、豊田市駅の周辺にはビジネスホテルも多く、宿泊の利便性はとても高い。

その豊田スタジアムから、さらに16㎞ほど南に位置する岡崎公園の周辺では、やはり21日に「ラリージャパン1年前イベント」が行なわれ、大勢の人で賑わった。出店やジャズイベントなどさまざまな催し物があったなかで、最も注目を集めたのは乙川の河川敷を使ったスペシャルステージだった。週末の2日間、愛知県と岐阜県では本来ラリージャパンで使われる予定だったステージの一部を走行する「ACCR

（アルペンクラシックカーラリー）セントラルラリー２０２０」がＪＡＦの公認イベントとして開催され、岡崎の河川敷にも１㎞弱のショートステージが設けられた。出場車は非常に貴重なヒストリックカーだが、きちんとタイムを計測するコンペティションであり、いにしえのラリーカーの全開走行は迫力満点。一部路面はグラベルだったが、その盛り上がりと岡崎市の力の入れ具合を見ると、この河川敷のステージが来年のラリージャパンのＳＳに加えられてもいいように思えた。

ターマックラリーでグラベルステージを走らせるのは基本的にＮＧだが、ＷＲＣスペインのサロウ市街地舗装ステージでは、一部グラベル路面をターマック用タイヤのまま走った実績が何度もある。短距離かつ安全が担保できる場所ならば、ＦＩＡから許可が下りる可能性もあるだろう。

会場には岡崎市長も訪れ、「岡崎でのステージ開催が今日発表になりました！」と興奮した声で観客にアピールをしていた。市として、いままで以上に力が入っているという印象を受けた。岡崎のステージといえば、岡崎中央総合公園のＳＳがすでに存在し、昨年のセントラルラリー愛知・岐阜でも使われ好評だった。多くの人が、街中で気軽にラリーカーの走りを見る機会が増えるのなら、主催者やエントラントも大歓迎だろう。

なお、ＡＣＣＲセントラルラリー２０２０には「ＷＲＣベストプラクティス」というサブタイトルがあり、来年のＷＲＣ本番に向けての最後の予行演

中部地区全体でのバックアップ態勢強化が感じられた



乙川の河川敷には大勢の観客が。ACCRのリエゾンでは岡崎城内の道をヒストリックカーが走った。ラリージャパンでもぜひこのような仕掛けをしてほしいところだ。（写真はランチア・ラリー037／1984年モデル）

習という目的もあったようだ。林道ステージの一部には観客が入り、自分が取材をした場所では充分な安全確保がなされたうえで、良好な観戦環境が確保されていた。また、セーフティマーシャルの指示も的確で、観客に対してラリーの進行をていねいに解説するなど、ホスピタリティ精神が感じられた。

その一方で、別のステージでは真逆の高圧的な態度のマーシャルが見受けられ、来年に向けてはスタッフの意識のさらなる改善が必要だと感じた。マーシャルとは、旅客機における客室乗務員のような存在であるべきで、警察官ではない。最高の安全を追求しながらも、営利イベントのホストとして、誰に対しても良いもてなしをする責務がある。注意する場合も、絶対に上から目線であってはならない。

素晴らしいステージは出来つつある。イベントの運営も、昨年のセントラルラリー愛知・岐阜よりさらに洗練されてきている。地元の人々の認知、盛り上がりも昨年以上だ。WRC受け入れの機運は確実に高まっている。これから来年に向けて、しっかりと準備を進めていけば、初回にして完成度の高いラリーになるだろう。

先日、セバスチャン・オジエがトヨタと契約更新を行ない、引退を1年先延ばしにした。つまり、来シーズンの最終戦であるラリージャパンは、順調に開催されれば彼にとって引退戦となるのだ。偉大なるチャンピオンのファイナルイベントにふさわしい、最高のターマックラリーが秋の中部地方で開催されることを、楽しみに待ちたい。

K.Koga



ACCRセントラルラリー2020にはマニアならずとも目を惹かれるクルマが大挙エントリー(写真はポルシェ911/1968年モデル)。(as)

K.Koga

２週間前に完成したという、クスコのGRヤリス。11/27-29の全日本ラリー最終戦唐津でのデビュー前に、柳澤宏至が賞典外の特別枠で走った。この道をWRカーが走る？（場所はACCRイナブ・ショートのギャラリーステージ）。





K.Koga

K.Koga



ヤリスWRCはグラベル仕様。グラベル（ACCRのコースとは関係のないところ）をグルグルと回り、観客を楽しませていた。

TOYOTA



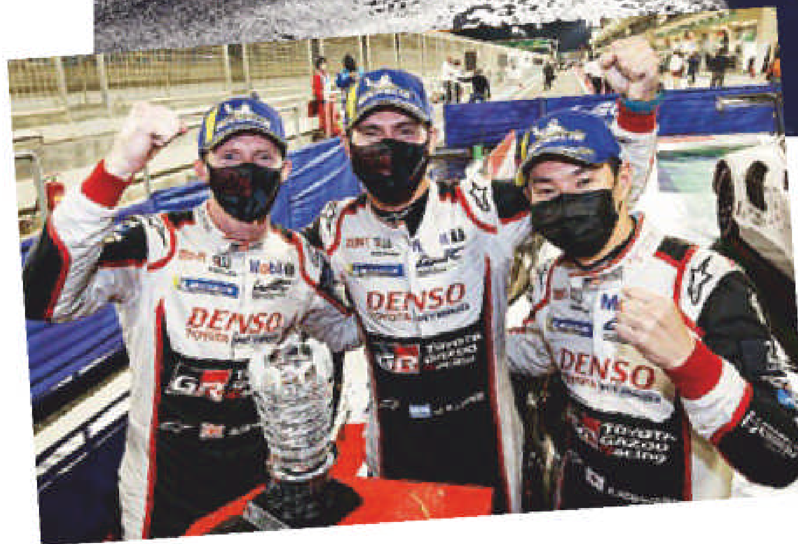
ヤリスを駆るオジエを見られることになったのも朗報。「自分の最後のシーズンが（こんなに）短くなることは望んでいなかった」とツイート。(as)

K.Koga

K.Koga



ACCRセントラルラリー2020のサブタイトル「WRCベストプラクティス」。関係者の士気も"高値キープ"のようだ。(as)



可夢偉はレース後、TS050の戦績について「ドライバーだけで成し遂げられた記録ではありません。このプロジェクトに携わったすべての皆さまのおかげです。本当にありがとうございました」と感謝の言葉を述べた。

トヨタが19/20シーズンをワン・ツーで締めくくる

TS050ハイブリッド有終の美 7号車がチャンピオンを獲得

Text：autosport web

11月14日、バーレーン・インターナショナル・サーキットでWECの今季最終戦バーレーン8時間が行なわれ、TOYOTA GAZOO Racingの7号車トヨタTS050ハイブリッドがポール・トゥ・ウイン。マイク・コンウェイ、小林可夢偉、ホセ・マリア・ロペスが2019／20シーズンのドライバーズタイトルを獲得した。8号車TS050ハイブリッド（セバスチャン・ブエミ／中嶋一貴／ブレンドン・ハートレー）は2位に入り、トヨタはTS050ハイブリッドにとってのラストレースをワン・ツー・フィニッシュで締めくくった。

ル・マン24時間では苦渋を味わいながらも、WECにおけるほかのレースでは好結果を残してきた7号車。同車は僚友8号車に対して1周あたり0・54秒のサクセスハンディキャップを得るという有利な状態でバーレーン戦に臨むと、予選で見ごとにポールポジションを獲得した。

そして迎えた決勝。7号車はコンウェイがスタートを担当すると、序盤から首位を守り、マシンをシェアする可夢偉とロペスへとドライバー交代しながら、後続とのギャップを築いていく。一方、ディフェンディングチャンピオンである8号車はブエミがスタートドライバーを務めた。8号車もブエミからハートレー、一貴という経験豊富なドライバーにバトンをつないで前を追うが、サクセスハンディキャップにより厳しい戦いを強いられ、ジリジリと離されていく。

レースの半分が経過したころには、2台のギャップは75秒ほどまで拡大していた。しかし、ピットレーン入口にあったデブリを除去するためにセーフティカーが出動。両車の差は一気に縮まり、10秒以下に。7号車は再び、8号車とのギャップを広げる必要に迫られた。

それでも7号車は、8号車の追撃を許さなかった。プレッシャーを受けながらも、ここから再びリードを拡大。レースの残り時間が2時間となった時点で30秒ほどとなっていた2台のギャップは、最後の1時間で1分ほどに広がり勝負あり。

7号車の最終スティントを担当した可夢偉が263周を走りきった時点でフィニッシュラインを通過し、この瞬間に7号車の3人がドライバーズ選手権を制した。僚友の8号車は1分4秒差の2位となった。

今回のバーレーン戦はトヨタにとってLMP1の時代の幕を下ろすレース。トヨタはこの9年間、8シーズンで64戦に出走。ポールポジション26回、ファステストラップ24回、そして29勝をマークした。さらに、ドライバーとチームのダブルタイトルを3度獲得した。また、このあいだに燃料消費率は35％改善し、サルト・サーキットのラップタイムは10秒も更新している。

このレースで引退するTS050ハイブリッドは、延べ11名のドライバーの手により34レースを戦った。このマシンはポールポジションを16回、ファステストラップを15回マーク。そして、18年からのル・マン3連覇を含むWEC戦19勝という戦績を残した。

LMH最初のマシンはすでに始動済み

トヨタはハイパーカーのシェイクダウンを完了テスト時の画像を公開

Text：autosport web

WECに参戦するTOYOTA GAZOO Racingが、2021年に同シリーズの新たな最高峰クラスである『ハイパーカー』クラスに投入するル・マン・ハイパーカー（LMH）規定の新型車について、複数のティザー画像を初めて公開した。

まだ名前がつけられていないこのハイブリッド・レーシングカーは、現在のトヨタのLMP1ドライバーであるマイク・コンウェイ、ホセ・マリア・ロペス、ブレンドン・ハートレー、セバスチャン・ブエミの手によって2020年10月、フランスのポール・リカールで3日間にわたるシェイクダウンテストを完了させた。

トヨタは21年1月11日の月曜日にマシンの正式発表を行なうとしている。シェイクダウン時の様子を収めた写真が公開されたのは、正式発表まであと60日というタイミングだ。マシンには、今年のル・マン24時間に登場した新型市販ハイパーカーの『GRスーパースポーツ（仮称）』の開発車両と同様のカモフラージュカラーが施されていることが確認できる。

この最新レーシングマシンは、フランス西部自動車クラブ（ACO）のLMHプロトタイプ規則に則って設計された最初の車である。トヨタは21年3月に予定されているアメリカ・セブリングでの1000マイルレースにおける実戦デビューに先立ち、冬のあいだに夜間走行を含むさらなる耐久テストを実施する予定となっている。LMP1に取って代わることになるLMHカテゴリーでは、そのデビューシーズン前までのテストは無制限に行なうことができる。

なお、トヨタはマシンの技術的詳細と、21年のドライバーラインアップに関しては、まだ明らかにしていない。



1


2



3

シェイクダウンテストは10月19日月曜日から21日の水曜日まで、南フランスのル・カステレにあるポール・リカールで3日間にわたって行なわれた。上の3枚の写真のうち、上の2枚がこのたび公開されたシェイクダウン時のもの。そして、一番下のものがル・マン24時間でお披露目された車両のものだ。リヤウイングの翼端板だけ見てもル・マンのときとシェイクダウンのときでは形状が異なっているようだ。そのほかにもル・マンのときからアップデートされた箇所があるに違いない。

auto sport
confidential
from
2020
Le Mans
24H GTE Pro

・ブレイカー”

アストンのブレーキ無交換作戦を支えたエンドレスの技術力

今年のル・マンのGTE Proはアストンマーティンが制した
2位フェラーリとの差は346周を走ってわずか93秒
アストンは「ブレーキパッド無交換作戦」を敢行
それが機能したことは明らかだった
そしてそのパッドはやはり日本のエンドレスが供給していた

Text：アンドリュー・コットン（Andrew Cotton）
Translation：天野雅彦（Masahiko Amano / Amano e Associati）
まとめ：auto sport
Photo：小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／LAT／ASTON MARTIN

GTEクラスでブレーキパッド無交換による完走は今回が初めてとなったが、それが勝因のなかで大きなウエイトを占めていることは明らかだ。そして、そのパッドはエンドレス製であることが、アストンマーティン・レーシング（AMR）への取材を進めていくなかで分かった。

1セットのパッドで24時間を完走した例は過去にあるにはある。しかしそれはLMP2クラスにおいてであり、GTEでは初めてのことだ。GTEではパッドの設計や素材は自由だが、ローターは鉄をベースとした合金でなければならない。AMRは19年のル・マンでもシーズン最終戦バーレーンでもブレーキの冷却に問題を抱えており、それを改善しない限り、優勝争いには加われないという状況にあった。

「安定して走れるという、ドライバーのパフォーマンスを重要視した。だから、運転しやすい方向とした。彼らがブレーキの能力や摩耗に対して以前より高い信頼を持てるようにしたんだ」とAMRのパフォーマンス部門を率いるグスタボ・ベテリは振り返る。

今年から給油中、車両に作業を施すことができなくなった。タイヤ交換やブレーキのメンテを含めた作業を行なえば、より長い時間をピットで過ごすことになる。19年の場合、チームは1回の給油停止中にフロントパッドを交換し、次の給油停止中にリヤの交換を行なうことで、ロスを最小限に抑えていた。そこで無交換作戦が自ずと浮上してきたのだろうが、実行可能かどうかは別の話。耐摩耗性と効きは相反する要素で、ブレーキメーカーにとって永遠の課題。ましてや24時間走るのだ。

「多くのテストが必要だった。まずはブレーキダイノで、次にサーキットで。ダイノでは多くのテストを実施した。各パッドを組み合わせたときのプロファイルを把握するためだ。スペイン・アラゴンでは耐摩耗性改善のテストを3日間行なったのだが、おそらく10以



ASTON MARTIN

上の組み合わせがあったはず。最初は自分たちのマシンに何が合うかを見つけることが必要だった。フロントとリヤが正しい摩擦曲線となり、マッチするものを見つける。タイヤとの相性もある。長距離を走っても前後のブレーキバランスに変化が起こらないことなども重要だ。それが第1段階。第2段階は摩耗状況の向上で、そこは大成功だった。一番大事なのは、フロントとリヤがマッチする素材を採用すること。必ずしも素材を同じにすればいいというわけではない。ただ、長距離を走った際にブレーキの効きが前後で変化し、フロントまたはリヤの片方だけをよりハードに使う状況になることは避けたい。安定性がほしい。前後が偏りなく減り、片方の車軸に負担がかからないようにしたい。そこがポイントだ。彼らに我々のクルマに必要なスペック、望むマシンの挙動を伝えた。パッドの材質選定はすべてエンドレスが行なった」

スタートからブレーキを労わる走りは必要なかった

ヴァンテージGTEのプログラムが始まったとき、AMRはブレーキ全般をアルコン製とし、マシンのパフォーマンス面での最も大きな進歩であると言っていた。しかし、19年の終わり、ブレーキにより一層のパフォーマンスアップが求められたとき、パッドをエンドレス製に変更した。

レース専用のブレーキパーツを製造しているメーカーはヨーロッパに数多くある。AMRはなぜ日本のエンドレスに目を付けたのか。接点を洗っていくと、91年と93年の全日本F3に参戦していたリカ

"スタンダード

LAT

ルド・リデルまで遡れそうだ。彼は当時、エンドレス製パッドを使っていた。リデルは94年からBTCC（イギリスツーリングカー選手権）に戦いの場を移し、後にプロドライブで走っていた。そこで、そのパフォーマンスを気に入っていたエンドレスをプロドライブに提案し、彼らがWECでのアストンマーティン・ヴァンテージGTEにも採用した——というのが経緯と見て間違いなさそうだ。

そうして、無交換を視野に入れたパッドが完成。驚くべきことに、ドライバーたちはスタート直後からブレーキを労わる走りを求められていなかった。

「アラゴンで普通に走っても大丈夫だと分かったからね。テストではブレーキを適正温度域に保つために、温度を上げたり下げたりして、その影響をチェックした。そして、ル・マンのプラクティスと予選で、自分たちのブレーキがかなり長い距離を走っても大丈夫だという充分なデータを得られたんだ」

ただ、AMRは通常以上のリスクをとってもいた。今年はテストデイもなくなり、レース週末のスケジュールも短縮。レース前の走行は木曜の10時間という短い時間のなかにその大半が組まれており、そこで得られたデータの解析や評価、マシンのセッティング変更を、とても短い時間のなかで実施しなければならなかったからだ。

「いつもと違う状況でどうなるか分からなかった。レースではブレーキングポイントをより攻めたものとしていたから、プラクティスとはいろいろ違ってくる。100%の確信はなかった」

とベテリ。しかし、戦うなかでチームは余裕を感じることができていた。97号車のヴァンテージは、51号車のフェラーリ488と記録的なハイペースで激しいバトルを続けていた。3番手の95号車ヴァンテージは51号車から数周遅れていたが、4番手の82号車フェラーリには数周の差をつけていた。

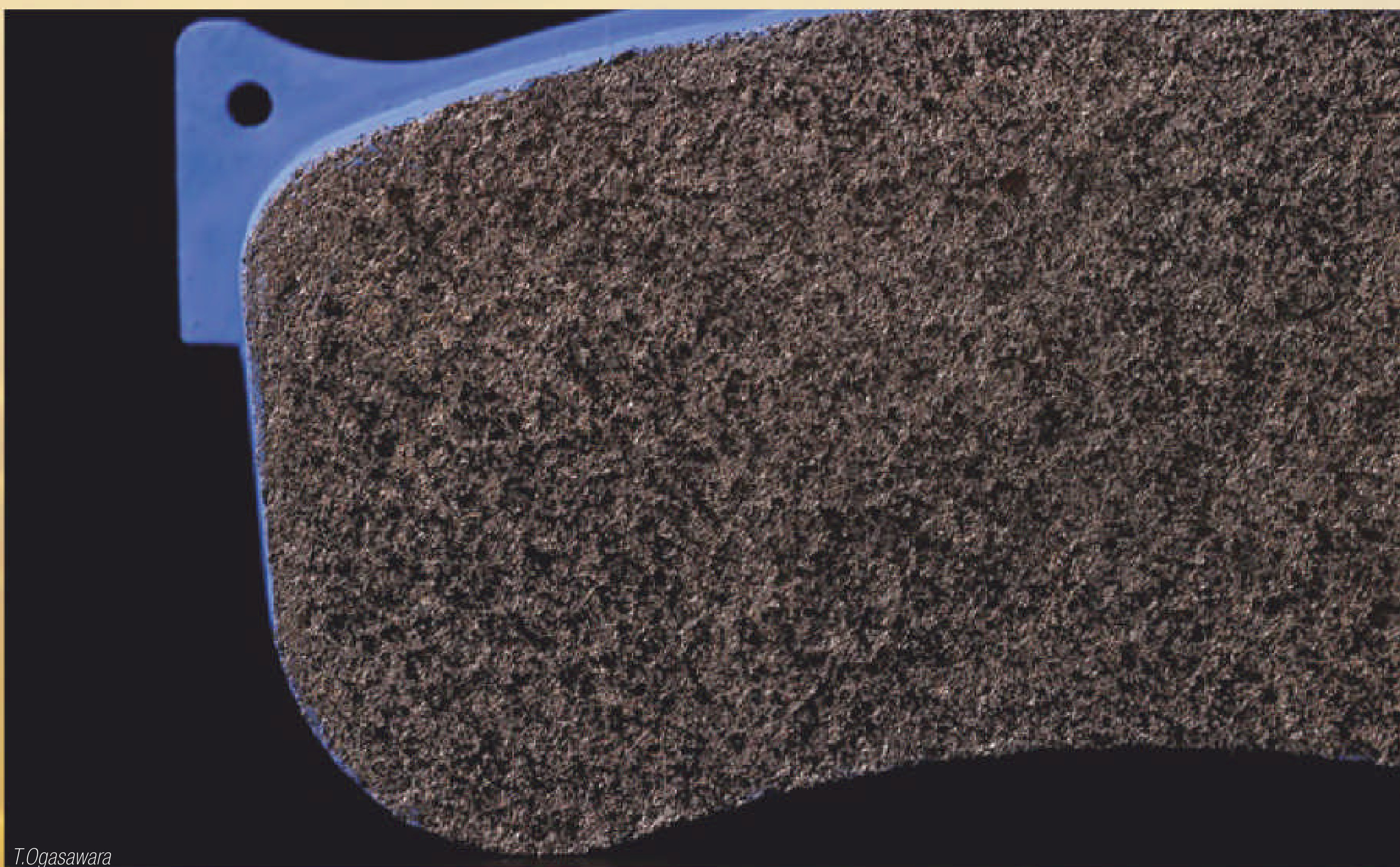
先に95号車のパッドを確認したが何の問題もなかった

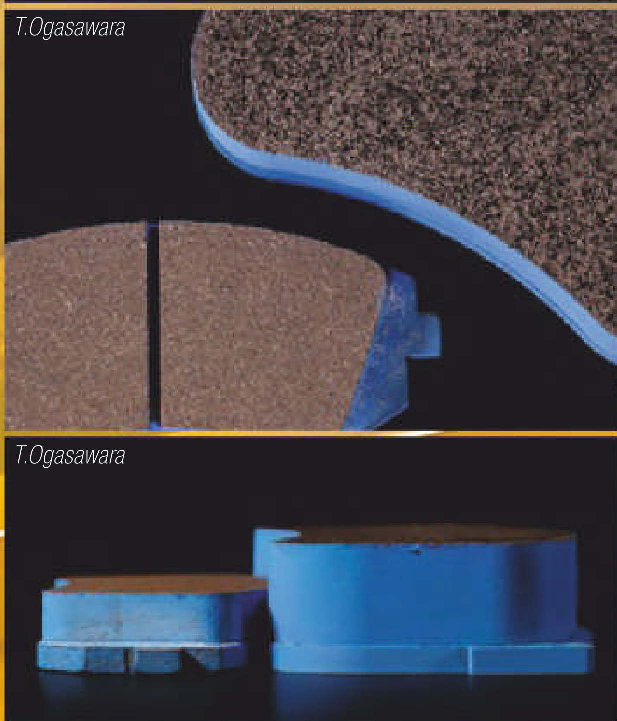
ほとんど失うものがない状況下、チームは18時間経過時点で3番手を走っていた95号車のブレーキを交換し、摩耗をチェックすることにした。

「ピットストップで目視するだけでは、ローターにひびが入っていないか、パッドの内部がどうなっているかまでは分からない。大丈夫に見えていたので、97号車はそのまま走り続けさせた。ゴールまで4、5時間となってからは、ブレーキをある程度労ることもした。しかし、摩耗には問題はなかった」

この結果はエンドレスにとって想定どおりだったのかもしれない。実は、彼らは過去、ル・マンに挑戦した日本のチームにパッドを供給し、そのクルマが無交換で走り切ったという経験を持っている。当時と現在とではスピード域は違うが、無交換についての知見があったはずだ。また、彼らは日本のスーパー耐久で16年から3年間、ニッサンGT-R NISMO GT3を走らせている。当時のGT-Rが相当なフロントヘビーだったことはよく知られており、同じくフロントが重いヴァンテージGTE用のパッド開発にこのときのデータが活かされているであろうことは想像に難くない。（フロントヘビーの車両向けに）前後のブレーキバランス変化が少ないパッドを作るうえで最も避けたいのは、リヤがロックするようになることだろう。過度にフロント重視とすると、フロントが先に減り、リヤが効きすぎとなってロック……となるようではろくに戦えない。今回のパッド開発ではエンドレス開発陣の若手が活躍したと聞く。耐摩耗性と効きのバランスがベストで取れた摩材を見つけたようだ。

いずれにしても、今後のGTEクラスではパッド無交換がスタンダードになるだろう。AMRとエンドレスが切り拓いた道の先頭を走るのは再び彼らになるのか。次のル・マンもおおいに注目したい。


T.Ogasawara


T.Ogasawara

T.Ogasawara

本誌の独自のネットワークにより、今年のル・マンでAMRが使用していたブレーキパッドと同じタイプのものと思われるパッド（フロント用と推測される）の撮影に成功した。上の写真がその摩材表面のアップ。エンドレスは耐摩耗性を重視した耐久レース用パッドを定番品としてラインアップしており、そのパッドの摩材の表面とやや似ているが、このパッドのほうがさらに粗い組成のように見える。摩材を固めるための樹脂を使用していない、“フルメタル”と呼ばれるタイプであることは間違いなさそうだ。フルメタルはレース用パッドに求められる性能のひとつ「耐フェード性」が極めて高い。「フェード現象」は熱によって摩材内の成分が気化することで、パッド表面とローター表面にプラスチック状の膜が張られ、摩擦係数が一気に低下するというブレーキトラブル。樹脂は金属より気化しやすい傾向で、フェード現象はだいたい樹脂成分の気化によって起きる。フルメタルはそれを回避できる（温度超過による摩擦係数の低下はある）。フルメタルは高熱で金属を焼き固めて作るので、コストはかかる方向だ。左中の写真は、エンドレスの86/BRZレース用パッド「GR1」との比較。下がGR1。ル・マン用は摩材表面が非常に粗いことが分かる。GR1は“セミメタル”に分類されるパッドで、金属の配合を増やしながらも摩材には樹脂も使用。表面はフルメタルよりはスムーズだ。下はル・マン用（右）とGR1（左）の摩材の厚みを比較したもの。摩材の厚みは、GR1が12mm、ル・マン用は30mmだった。(as)


SAN-EI
CORPORATION



ST-X、HIRIX AMGが DAISHIN GT-Rとの死闘を制す

車両調達間に合う! 復活の今季2勝目

Text：皆越和也（Kazuya Minakoshi）
Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）

5時間の耐久レースもゴールまであと37分となった15時30分過ぎ、2番手に40秒以上の差をつけてトップを走っていたDAISHIN GT3 GT-Rがピットイン。給油とドライバー交代のあいだに、HIRIX GOOD DAY RACING AMG GT3がトップに再浮上。リードを徐々に広げ、開幕戦富士24時間以来の2勝目を飾った。

第3戦岡山の決勝レース中に大クラッシュを喫したエースドライバー高木真一はまだ入院中だ。チームはこの3週のあいだに新車を調達し、レースウイークの木曜日にシェイクダウン。残った3名のドライバーで勝ち獲った2勝目だった。

同チーム代表でAドライバー、そしてマネージャーを務める山脇大輔は、「この3週間、このレースに出場することを迷い、クルマを調達してギリギリのタイミングで出ることになり、無事に出て、そして勝てました」とホッとした表情。「レースは当初の戦略どおり。予定外のことは何もありませんでした。若いふたりも頑張って総合力で勝つことができました。燃費だけは気にしていたので、全員長めのスティントとなりましたが、ペースを守ってのレースでした。レース車両は国内チームから新車を譲ってもらいました。周囲の方々のご好意とサポーターのみなさんからの励ましに支えられました。高木さんも一番気にかけてくれていました。LINEも頻繁に来ていて、早く電話で優勝を報告したいです!」と笑顔で表彰台の中央に駆け上った。



K.Masuda

1 HIRIXはランキングトップをキープ。2 ST-Zもトップがコロコロと変わるエキサイティングな展開。とくに見応えがあったのが終盤のD'station Vantage GT4織戸学とENDLESS AMG GT4菅波冬悟のトップ争いで、134周目の130Rで織戸が前に出た後、菅波がV字で並びかける意地を見せるなど白熱。最終的にD'stationが先着した。ENDLESSは60kgのWHの影響もあったか。3 ST-2は、ROOKIE Racing GR YARISがMORIZOを投入。開幕戦以来の今季2勝目をマーク。4 ST-3優勝のHELM MOTORSPORTS RC 350は中盤、シフトノブが折れるというトラブルに見舞われるもトップチェッカー。2戦目でチーム初優勝を挙げた。5 ST-4は林テレンプ SHADE RACING 86が前戦岡山からの2連勝。(KM／as)



N.Mitsuhashi



N.Mitsuhashi



N.Mitsuhashi



N.Mitsuhashi



K.Masuda

レースは序盤から混乱。スタートから間を置かず4コーナーでHIRIXのショウン・トンは接触を受けて4番手に。また、PPスタートのD'station Vantage GT3が3周目にバックマーカーと接触。右フロントアームを交換したことで、いきなりの2周遅れとなった。トンはここから追い上げ、7周目にはトップに立つ。

予選5番手のDAISHINはふたりめの藤波清斗が猛烈に追い上げ、トンから交代した山脇を57周目の90度コーナーで捕らえてトップへ。DAISHINが67周目に星野一樹に交代すると、山脇がトップに。73周で山脇から根本悠生に交代すると今度は星野がトップに返り咲くという、ピットインのタイミングでトップが交互に変わる一騎討ちの展開となっていた。

105周目にDAISHINの星野がピットイン。残りは1時間半で、藤波が受け継いだ。HIRIXは114周で根本から再びトンに。トップのDAISHINとの差は53秒あったが、その差は徐々に詰まっていく。134周目にDAISHINは4回目のピットストップ。スプラッシュかと思われたが、大八木龍一郎に交代。最後の30分間はトンがGTドライバーの実力を見せ、リードを広げて逃げ切った。

一方、2戦連続で2位表彰台のDAISHIN尾本直史ディレクターは、「終盤に追いつかれてきてちょっと厳しいかなと。あのまま清斗のままでもいけたかもしれないけど、龍(一郎)くんにも仕事してもらって、次につなげようと」と笑顔を見せていた。

Special Impressions

DOME F111/3

PART 1 プロドライバー編

スーパーGT GT500チャンピオン **大嶋和也**が教える
フォーミュラ・リージョナルの走らせ方

キモはフロント荷重!
同時に「立ち上がり」を意識せよ

来年のF1日本GPのサポートレースに選ばれたフォーミュラ・リージョナル日本選手権
同シリーズで採用されている童夢F111/3にGT500王者 大嶋和也が富士で試乗
マシンやタイヤの感触と“速く走らせるコツ”を語った

Text : 上坂元宏樹（Hiroki Kamisakamoto／本誌）
Photo : 堤 晋一（Shin-ichi Tsutsumi）



FIAが推進してきたフォーミュラ界の再編により生まれた新カテゴリー、フォーミュラ・リージョナル（ＦＲ）。今年から日本でもＦＲ日本選手権がスタートした。同選手権では童夢Ｆ１１１／３が採用されているが、今回は昨年スーパーＧＴ ＧＴ５００クラスを制した大嶋和也が同シャシーのインプレッションを行なった。

今後のスタンダードフォーミュラとなりそうなＦＲ。通常のミドルフォーミュラと大きく異なる点はエンジンだ。従来のＦ３などはＮＡエンジンを積んでいるが、ＦＲはターボに転換。Ｆ１１１／３はアルファロメオ製１・８ℓ直列４気筒ターボを採用している。

大嶋もマシンの第一印象として、ターボエンジンであることで「ステップアップしてきたドライバーが初めて乗ると難しいかも」とエンジン特性の違いを真っ先に指摘。そして、それと同時にシャシーそのものの感触について「低速コーナーではフロントのグリップが非常に高くて、セクター３でもフロントが抜けることなく、扱いやすいですね」とフロントのグリップの良さを強調し、さらに続けた。

「このクルマを乗りこなすコツは、ブレーキングやステアリングによ



大嶋和也 ● *Kazuya Oshima*

1987年生まれ、群馬県出身。2003年にフォーミュラトヨタ・レーシングスクールを受講。2006年に全日本F3選手権に参戦すると、翌年にはチャンピオンを獲得。今シーズンはスーパーGT GT500クラスとスーパーフォーミュラに参戦している。2019年GT500チャンピオン。

ってしっかりと荷重移動を行なうこと。フロントのグリップを引き出すのがとても重要なクルマです。従来のＦ３などのようにボトムスピードを上げるのではなく、しっかりと向きを変えて、早く加速態勢に移るのがポイント。つまり、ブレーキングで荷重が前に乗った状態を作り、不安定になったリヤを制御しつつ、向きを変える。そういう技術が求められます。簡単ではないけど、ちゃんとしたコントロールが求められるクルマですね。クルマとタイヤ両方の特性だと思いますが、荷重が乗っているかどうかで結構グリップの変化がある。きちんと荷重を操らないと速く走れないと思います」

これまでのミドルフォーミュラでは、旋回半径を大きく取り、ダウンフォースを活かして旋回速度を高める乗り方が主流。トレースするラインはU字のようになるが、大嶋の話を聞くとＦ１１／３にはV字に近いライン取りのほうが適しているということか。

「どちらかと言えばそうですね。エンジンはアクセル開度が低い領域だと反応が少し鈍い。でも、大きく踏んだときにはラグを感じなかった。なので、低開度領域でアクセルを調整しながらトラクションをかけていくより、向きが変わってからドカンと踏むほうがいい。また、Rを大きく取って手前から アクセルを開けつつ速度を上げて立ち上がろうとすると、途中でブーストが立ち上がったときにどうしてもトラクションが抜けてしまう。そういう意味でも、Rを大きくして最低速度を上げる走り方は難しくなってくる」



1PITボタン：一度押すとピットレーンリミッターがオンになり、ダッシュ右下に「PIT」と青いマークが表示される。もう一度押すと解除 2MARKボタン：今回の車両での走行では使用せず 3RAINボタン：レインランプが点灯。ダッシュ左下に「RAIN ON」と青く表示される 4REVERSEボタン：車両が停止し、クラッチを踏んでいる状態で押すとギヤがリバースに 5RADIOボタン：無線交信の際に使用 6ACKボタン：押すと重大なエラー以外すべてのアラームを解除。長押しするとシャシー系のセンサーがリセットされる 7PAGEボタン：ダッシュの表示ページを送る。長押しでドライビングモードに表示を戻す 8STARTボタン：イグニッションオン時に押すとスターターが回り、エンジンが動いてるときに押すと停止 9高水温警告灯 10電気エラー警告灯 11低油圧警告灯 12高油圧警告灯 13シフトランプ：ピットレーンリミッター作動時は青く点灯状態に 14警告灯：この点灯時にはあわせてディスプレイ上にアラームが表示される 15ディスプレイ（ダッシュ）：各種情報や警告などを表示。ドライビングモード時は水温、油温、電圧、油圧の状態が表示される 16&17シフトパドル：右でアップ、左でダウン

「いま世界を見渡してもボトムスピードを上げる走り方ができるクルマは少ないですよね。最近のトレンドはFRのような方向です。いまのスーパーフォーミュラ（SF）もそうですが、クルマがアンダーステアのときに速く走れた覚えがない。フロントが充分なグリップを発揮し、それにリヤがついてきたときが速い。ハイパワーターボのクルマはフロントのグリップが本当に大事。『パワーがあるぶんリヤがあったほうがいいんじゃないか』と思われるかもしれませんが、じつはいかに向きを変えられるかがとても重要です。ノーズが入らなければ、無理にアクセルを踏んでも、スナップでオーバーが

出てロスになるだけですから」

簡単にまとめれば、FRを速く走らせるには、荷重移動によりフロントのグリップを引き出しながら早めに向きを変え、アクセル全開のタイミングも早めることが求められるということだ。これはスポーツドライビングの基本と言える"立ち上がり重視の走り"だ。早く走るためには基本に忠実な技術が求められる。裏を返せばF111／3は基礎ができていなければ速く走ることができないと言えそうだ。

F111／3は"いい教材"

大嶋はこの日、2本のセッションで走行。1本目でオーバーステア気味であったことをエンジニアに伝え、セットを変更して2本目に臨んだ。すると、マシンは強アンダーステアに転じた。大嶋が調整幅を確認したところ、数値から想像する変化幅よりも実際の変化幅が大きかったという。

「セッティング感度は非常に高いと思います。どれくらい変更したかは聞かずにコースに出ていったのですが、かなりの変化で『ものすごいイジったのかな』と思ったら、実際はフロントのバネでいえば100ポンドくらいで『そんなもんなんだ』と驚きました。若手がセットとクルマの動きの相関を学ぶにはいい教材になると思います」

この言葉を、今季FR日本選手権に参戦し、コーチ役としてもFIA・F4選手権をフォローしている高橋知己が補足した。

「F4の場合、触るところは限られていて、車高やプリロード、アンチロールバーくらいです。それに対して、FRはかなりいじる箇所が多く、実際僕も今年は多くのことを学びました。このクルマにはフロントウイングは3枚、リヤは2枚フラップがあるので、空力面もいじっていかなければいけないのも大きな違いのひとつですね」

また、モータースポーツで絶対に無視できない要素のひとつであるタイヤも、下から上がってくるドライバーにとってはひとつの教材となりそうだ。現在日本ではF4、FRともにダンロップが供給しているが、その特性は大きく異なっている。というのも、ダンロップはFRのタイヤ特性を意図的に上位カテゴリーで使用されるものと似





現役ミドルフォーミュラドライバーとして活動する高橋知己。昨年はF3アジアン選手権に参戦した。同選手権ではタトゥース製のFRシャシーを採用しているが、F111/3のほうがドライバビリティに優れるとコメント。

たものにし、さらに〝ピークが出る〟作りにしているのだ。大嶋はすぐにそれを感じ取ったようで、「熱の入り方やグリップの仕方がSFやGTで使うものに似ていると思いました。ここは初めて乗る人だと難しい印象を受けるポイントかもしれない」と語る。

「トップカテゴリーで走るんだったら、ピークをうまく引き出す必要があります。でもF4などではタイヤがタレずにずっと走っている。あれでは、ピークを引き出して1周でタイムを出す練習はできないですよね」

そして、高橋はFRとF4のタイヤの違いについてこう説明する。

「F4もピークはあるんですが、そこからの落ち幅はほとんどない。一方でFRではおいしいところは1周しかなかった。なのでガスもギリギリまで削り、コースにもよりますが、2周くらい温めて、そこから一発ドンとピークを使うイメージですね」

大事なのは道具ではなく環境

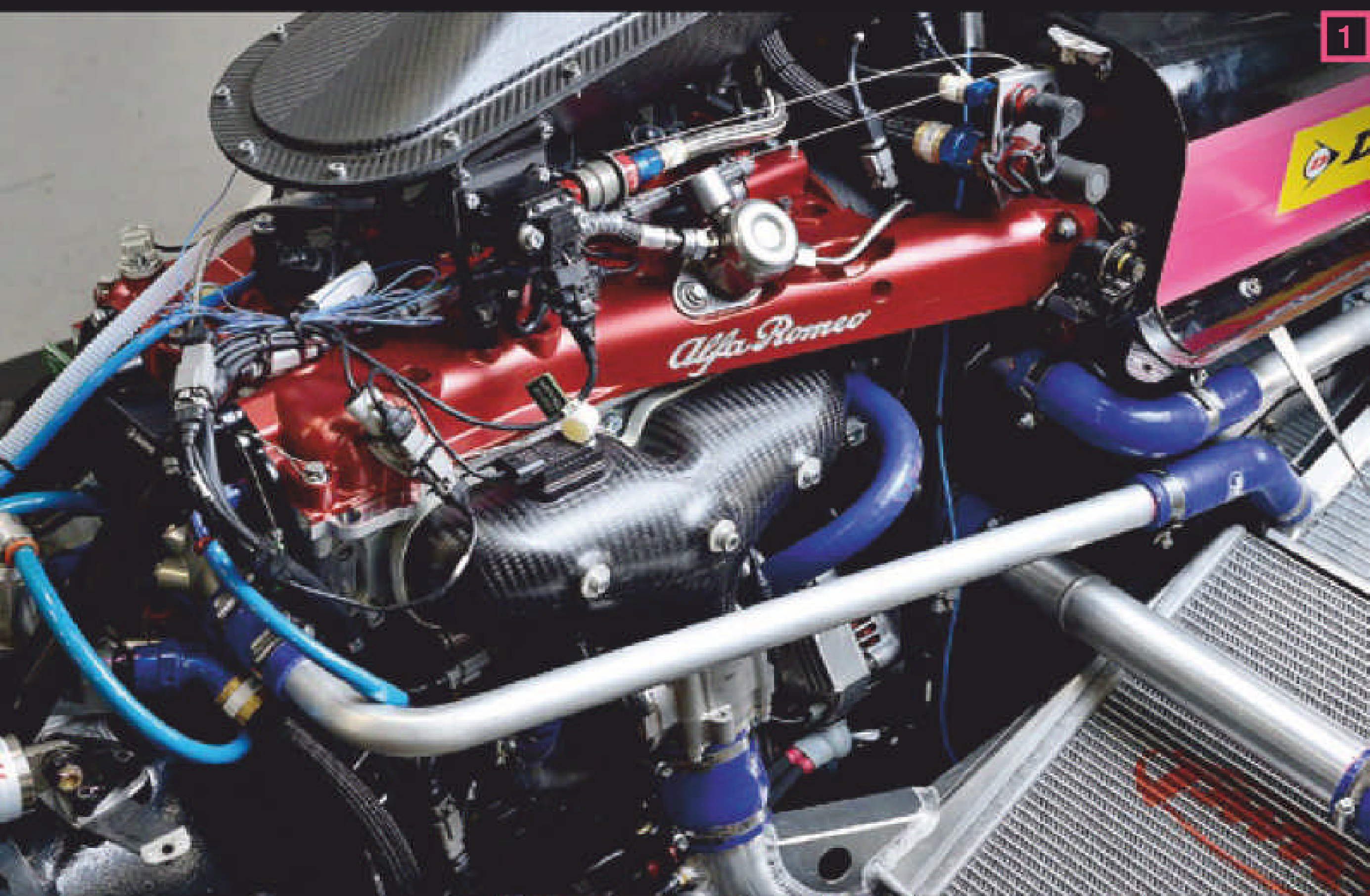
レース活動をするうえで避けて通れないのがお金の問題。FRはFIAによってエンジンを含めたマシンの価格の上限が定められているため、比較的安価に参戦できるという点が特長であり、参加者にとってはうれしいところ。

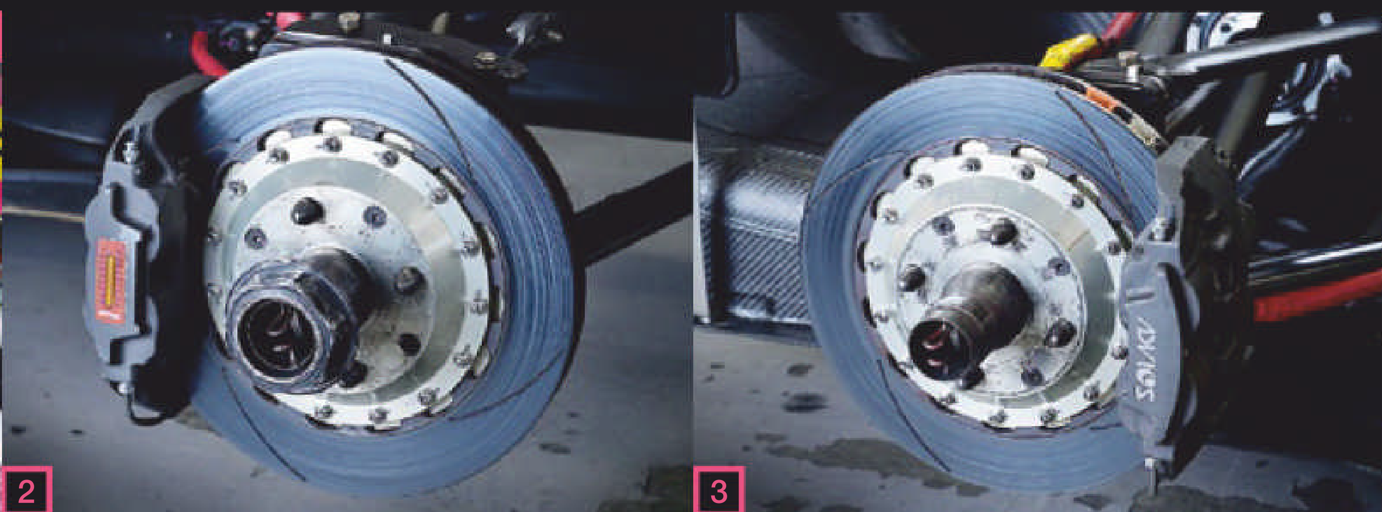
高橋によると、FRとある意味同格と言えるスーパーフォーミュラ・ライツ（SFL）で1年間戦うにはかなりの金額が必要とされるが、FRはSFLの半分程度で済むようだ。その意味でも若手にとってFRは最上の選択肢と思えるが、大嶋は上を目指すうえで「道具は関係ない」と断言した。

「一番大事なのは手強いライバルと戦えるかどうかです。コストがかからずに、多くの人が魅力的だと感じ、参戦できるカテゴリーが若手の育成には最適です。ただ、道具としてFRはトップカテゴリーのクルマに近いと思うし、ここに何十人っていう若手がそろってくれたら面白いなと思います」

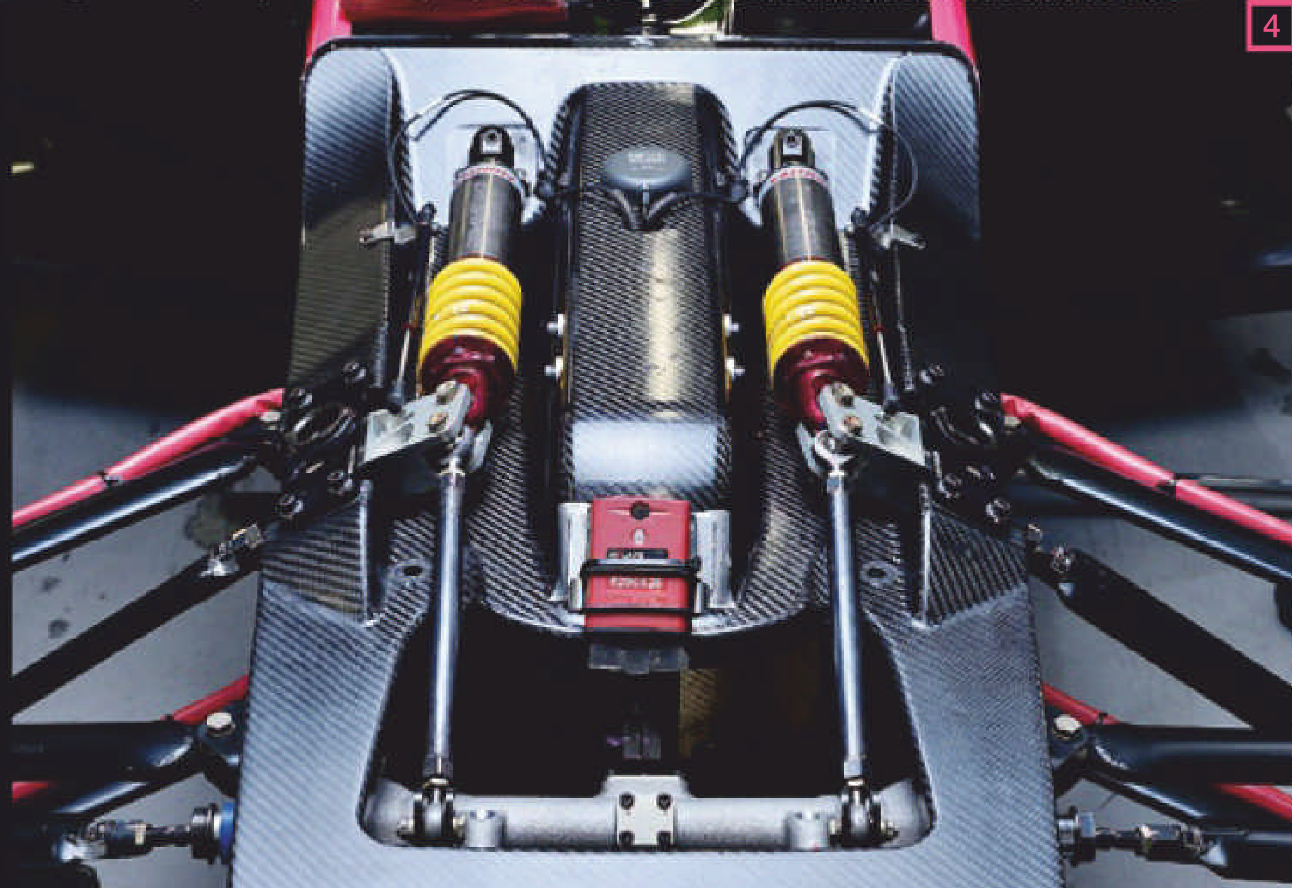
コロナ禍の影響もあり今季はFR日本選手権もエントリー数が伸び悩んだ。国内外のモータースポーツ界が活気づくように、FRをはじめとしたミドルフォーミュラが盛り上がっていくことに期待したい。

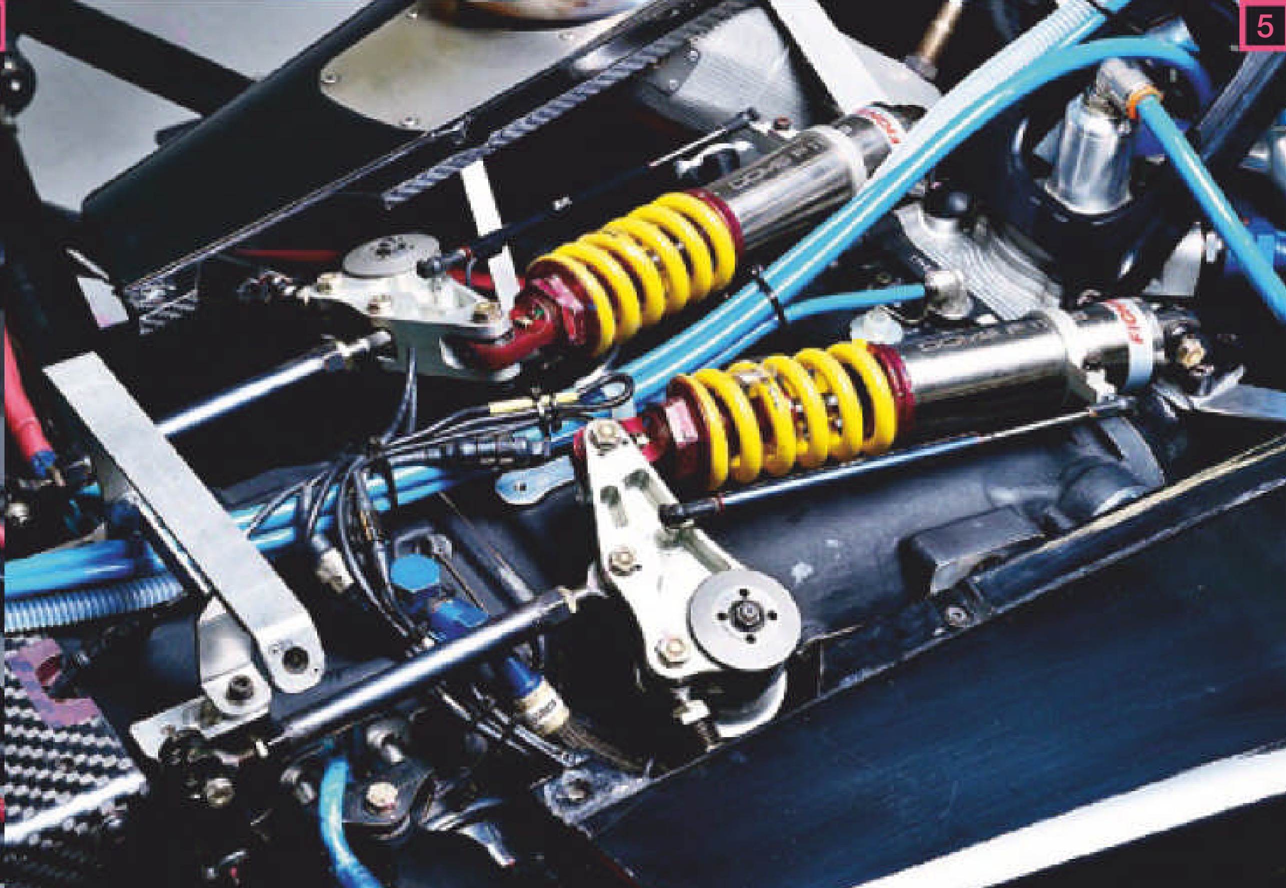
F111/3はトップカテゴリーのクルマに近い





1 F3アジア選手権と同じく、FR日本選手権でもアルファロメオ製の1750cc水冷直列4気筒インタークーラーターボを採用している。最大出力は270hpに制限されている。FRの最低重量はドライバーなどを含めて670kgと定められており、パワーウエイトレシオは2.48kg/hp。燃料タンクの容量は60ℓ。ギヤボックスはSADEV製6速で、パドルで変速する。クラッチはペダルで操作する。LSDは機械式となっている 2 & 3 フロント＆リヤブレーキ。キャリパーはADVICS製で対向4POT。組み合わされるローターはフローティングタイプのベンチレーテッドディスク。なお、ホイールはエンケイ製 4 & 5 フロント＆リヤサスペンション。前後ともにインボード式のダブルウィッシュボーン。ダンパーは2WAYテレスコピック式　なお、童夢では一時的にF111/3の受注を取りやめていたが、来シーズンに向けて同車のオーダー受付を再開。価格はおよそ1300万円（エンジン含む／2020年時点）となっている。





PART 2 アマチュア編

as本誌編集長 田中が
ウン十年ぶりに
最新フォーミュラマシンを体感

たった10周、7秒落ちでも筋肉痛

前ページにもあるとおりFリージョナル車両はプロドライバーにとっても、若手にとっても攻略しがいのあるマシン特性がウリだ
そして、それはジェントルマンにとっても同様
その真偽を編集長がカラダを張ってレポートする

Text：田中康二（Koji Tanaka／本誌）
Photo：堤晋一（Shin-ichi Tsutsumi）

10月中旬、童夢の方よりお電話をいただいた。

「F111／3に試乗しませんか？」

いまから思えば、自分の能天気っぷりに呆れるが「ぜひ！」と間髪を入れずに答えていた。最新のフォーミュラカーに乗るチャンスなど滅多になく、その貴重な機会をいただいたことに舞い上がっていたのだろう。しかし、ひとたび冷静になると、急に不安が頭をもたげてきた。なにせ自分が趣味としてレースを楽しんでいたのは、もうウン十年も昔の話で、現行レイアウトの富士をフォーミュラで走った経験は一度もない。以前、富士でTCRを試乗したが、それも数周ほど。実質初めてのコースで、いきなりパワーウエイトレシオ約2・5kg／hpのフォーミュラにシロウトの自分が乗るなど、正気の沙汰ではないと思えてきた。

HALO付きだと乗り込みから大変ダ……

この距離ならよく見えます

老眼にゃこの近さはキツい



不安にかられて迎えた試乗当日。ピットで整備される車両を眺めると、やはり最新フォーミュラカーのオーラがある。事前にシート合わせをする余裕はなかったため、出来合いのシートをセットしていただき、いざ乗車……という段階で早くも洗礼を受けた。

年々硬化していく自分の身体では、HALO付きフォーミュラの乗り降りが想像以上に難しかった。そして、乗り込んだあとにも自分の年齢を痛感させられることがあった。それはステアリングの位置だ。いまどきのフォーミュラカーは、ヘルメットとステアリングが近い。自分は裸眼で両眼とも1・5という視力が自慢だが、最近は年齢の影響で近くのものが見えない。つまり老眼だ。そのため、ステアリングに書かれている文字の判別が難しかった。

それについて童夢の天澤天二郎さんに尋ねると、すべてに理由があった。

「ステアリングの位置はFIAの安全規格によるものです。万が一の衝突時、ドライバーのヘルメットがいきなりHALOに当たることを避け、まずは一度ステアリングに当て、そこである程度のエネルギーを吸収するという思想です」

たしかに、F1を頂点とした最新フォーミュラを見ると、ヘルメットからステアリングの距離は近く、そこから少し離れた前方にHALOがある。それは安全性の観点から定められている。F111／3のモノコックはこうしたFIAが定めた規格に準じながらも、アジア人の体型に合うように設計されているそうだ。当日、指導していただいた現役フォーミュラ・リージョナルドライバーの高橋知己選手も「アジアシリーズで乗っていたタトゥース製シャシーとは比べ物にならないくらい乗りやすい」と語っていた。つまり、自分が感じた乗降性の難しさやステアリングの近さは、すべて年齢や日頃の運動不足が招いたものだった。

さて、いよいよ試乗。コースに入りアクセルを踏み込むと、その加速の鋭さにひるみ、思わず右足を緩めてしまった。よくよく考えればターボエンジンのフォーミュラに乗ることは初めてで、そのトルクの太さに腰を抜かした。それでいて、低回転から扱いやすくターボラグも気にならない。ステアリングを切り込むと、今度はその剛性感に驚いた。ドライバーを中心にフロントバルクヘッドの先端からエンジン、ギヤボックスまでが「ひとつのかたまり」となっている感覚で、自分が行なったすべての操作にクルマがリニアに反応する。4輪のタイヤの接地状態が、腰や手を通してビンビン伝わってくる。

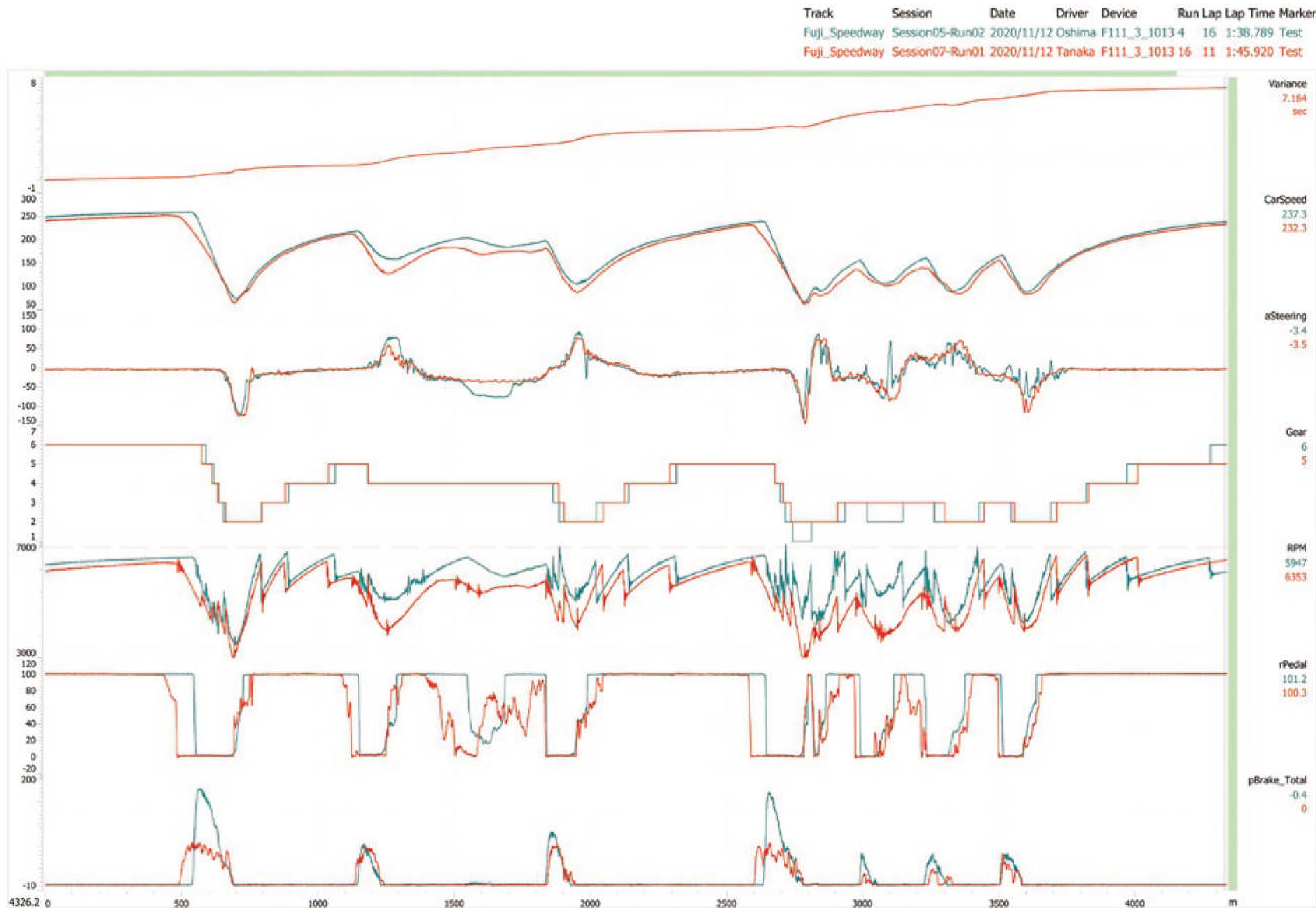
何よりも感動したのが「ダウンフォース」だ。1コーナーやダンロップコーナーのような低速域と100Rとでは、グリップ感がまったく違う。ダウンフォースは速度の二乗で増していき……と頭では理解しながらも、実際に体験してみるとその効力が凄まじい。100Rの進入スピードを上げれば上げるほどステアリングは重くなり、グリップ感が増していく。取材時などでは日常的に使われる言葉だが、48歳にして生まれて初めて味わったそれは、ちょっとクセになる……どころではなく、もはや病みつきになる感覚だった。

そんな感動を噛みしめながら心置きなく走れたのは、周回を重ねてもグリップ性能が安定しているダンロップ製タイヤとFIAの最新安全規格のモノコックに守られているという安心感があったからこそ。そのおかげで、試乗の最後にはスピンも喫してしまったが、とにかく人生観の変わる10周だった。

もし、次回の機会があれば今度はシート合わせをしっかりして、もっと走り込みたい。いや、その前に日頃の不摂生を見直してトレーニングもしなければならないか……。試乗から2日後、筋肉痛に襲われながら、あらためてマスターズクラスを戦う植田正幸選手やDRAGON選手の偉大さを思い知らされた。

田中のラップタイム推移

Lap	Time	Max. Speed
1	1'59"847	212.181 km/h
2	1'54"803	219.067 km/h
3	1'50"972	215.569 km/h
4	1'49"120	241.071 km/h
5	1'49"117	242.152 km/h
6	1'48"449	232.258 km/h
7	1'48"029	250.000 km/h
8	1'46"986	243.575 km/h
9	1'45"923	243.243 km/h
10	2'24"078	250.580 km/h





恥を忍んで今回の試乗時（11月12日）のロガーデータを掲載する。緑は大嶋和也選手が記録した「1分38秒789」、赤は全10周（左上）のうち9周目に記録した田中の「1分45秒920」のデータで、タイヤはともにユーズド。グラフは上から「タイム比較」「車速」「舵角」「ギヤ」「エンジン回転数」「スロットル開度」「ブレーキ圧」を示す。今回はあくまでも"試乗"だったため、1コーナーとBコーナーは慎重に走ったが（本当は単に怖かっただけ）田中のブレーキはまったくイケてない。また、Aコーナーや100R、ヘアピンのボトムスピードではそれぞれ数十km/h以上の差が出ている。Bコーナー以降のセクター3では、どのコーナーでも赤線の加速が鋭く立ち上がっており、こちらも大きな差がありそう。ちなみに、ストレートで自己最高の250.580km/hを記録した10周目の田中は、ベストタイムを狙いにいった気合が空回りしてスピン。技術だけでなく、メンタルの弱さも露呈しました……。

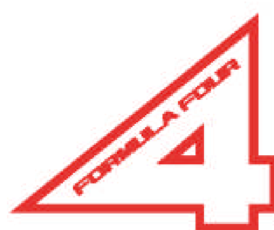
2020 FORMULA 4 CHAMPIONSHIP

JAF F4

Vol.4

PADDOCK NEWS

**国内唯一開発競争のある
ミドルフォーミュラF4の魅力を探る**



F4協会HP
http://f4k.co.jp/



**F4選手権はダンロップタイヤの
ワンメイクレースです。**

老舗ミストのコンバートマジック!
独創性は戦闘力。

ほかのカテゴリーで使われていた既存のシャシーを流用してＪＡＦ Ｆ４用車両を仕立てる、いわゆる車両コンバートが、鈴鹿サーキットの近くに居を構える老舗レーシングガレージ「自動車工房ＭＹＳＴ」(ミスト)で新たに進行中だ。下の写真の車両オーナー佐藤敦さん(左)は、ミストでこれまでもＦ４選手権を戦ってきたベテラン・ジェントルマンドライバー。今回、コンバート車両を製作するに至った動機はどこにあったのだろうか。

「もともと、(ミスト代表の)庄司(富士夫)さんにもう1台作ってくれと頼んでいたんですが、なかなか作ってくれなかったからです(笑)」と佐藤さん。庄司代表は「いまの技術なら、ヘンなカーボンシャシーより安全なアルミシャシーも作れるとは思う。でも、手間がかかるから作りたくないんです。それも時代だろうなと」と苦笑する。

そこで佐藤さんは、ニュージーランド版フォーミュラ・トヨタであるトヨタ・レーシング・シリーズを戦った後、廃車同然で放置されていたシャシーを入手し、それをベースにＪＡＦ Ｆ４車両に使用することを考えたという。このシャシーはタトゥース製で、フォーミュラ・ルノーと同一のもの。Ｆルノーからコンバートされた車両はすでにＦ４選手権で複数台が走っている。

「以前、Ｆルノーに乗ったことがあり、本当によく出来たクルマだなと思っていたので、これを使ってＦ４を作った

1

K.Masuda

Text:大串 信(Makoto Ogushi) Photo:益田和久(Kazuhisa Masuda)/酒井聖一(Seiichi Sakai)
取材協力:自動車工房MYST

らいいんじゃないかなとは思っていたんです。価格と速さと安全性のバランスが取れていて、エンジンは決して速くないんだけど、1周すると速くて、急に上手になったんじゃないかと勘違いするくらい乗りやすい。JAF F4は車高を1㎜、2㎜変えると劇的に特性が変わりますが、Fルノーはどうやっても安定して速いんです」

　このシャシーをJAF F4規定に適合させるためには、フラットボトム化したり、サイドインパクトに対応する衝撃吸収構造を設置したりする必要があるが、そのほかにも今回の車両にはミスト独自の改造が加えられている。

「トレッドを、フロントで30㎜、リヤで64㎜、ホイールベースを100㎜程度拡大しました。これでもレギュレーションいっぱいいっぱいではなく、拡げようと思えばまだ拡げられる。ベースとは全然違うクルマになるよ」（庄司代表）

　かなり大掛かりなディメンション変更だが、その狙いについて佐藤さんは「Fルノーはナローで、タイヤ、とくにフロントが早く減ってしまうんです。JAF F4はフラットボトムでダウンフォースが少ないから、そこを合わせる必要もありました」と説明する。

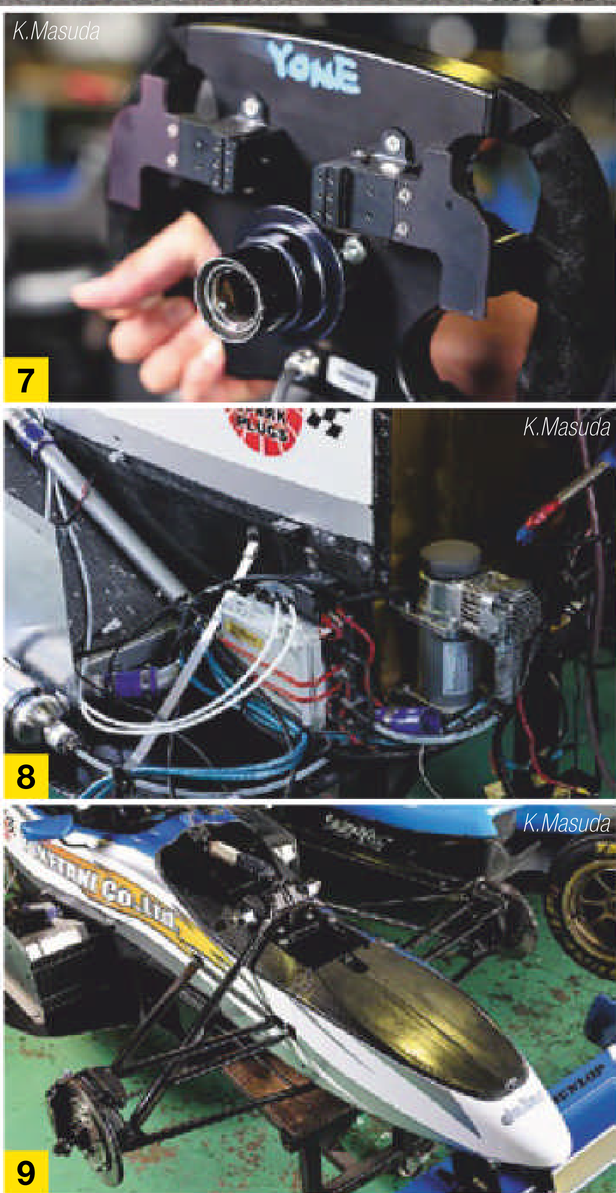
　取材時には分解整備中だったが、車両はすでに完成しており、テスト走行も終えている。実際に走らせた感触はどうだっただろうか。

「Fルノーに近い感じ。以前、フラットボトムにしたFルノーに乗ったら無茶苦茶乗りにくくてタイムも出なかったけど、このクルマはそんな感じではありませんでした。ホイールベースを延長したのが効いているかもしれない。あと、ブレーキがよく利きました。ただ、もうちょっと尖ったクルマでもよかったかなぁ。庄司さんの作るクルマはだいたい尖りまくっていますからね（笑）。このクルマは誰でも乗れそう。自分のレースではいままでのクルマ（ミスト製KKZ）に乗るかなぁ。やっぱりエース車両だから。自分が乗るならシャープなクルマがいい。予選一発は尖ったクルマのほうが出ますからね」

　佐藤さんは自らレースに出場する一方、所有するスペアのJAF F4車両を有望な若手に貸し出し、育成にも尽力してきた。「貸すのは基本的に庄司さんの目に適った選手だけですけどね。ステップアップを目指している有望な人の後押しを少しでもできたらと思っています。それに、レーシングカーは走らせないと進歩しない。速いヤツがセッティングして乗ったクルマが戻ってくると、速くなっているんです。そういうメリットもあります（笑）」。新しいコンバート車両は有望な若手を育てるためにも活用されそうだ。

「ドライバーとしても楽しみだけど、作るのがすごく楽しい。僕はメカ好きだから、寸法を拡大すればきっと良くなるなと思って作った。ほかのワンメイクフォーミュラと違い、JAF F4は、この部品を付けたらどうなるだろうか、ここをこう変えたらどうなるだろうかなど、試行錯誤が自由にできるから楽しいんだよね」と佐藤さん。取材後、すぐに別の新たなアイディアに頭を巡らせていた。



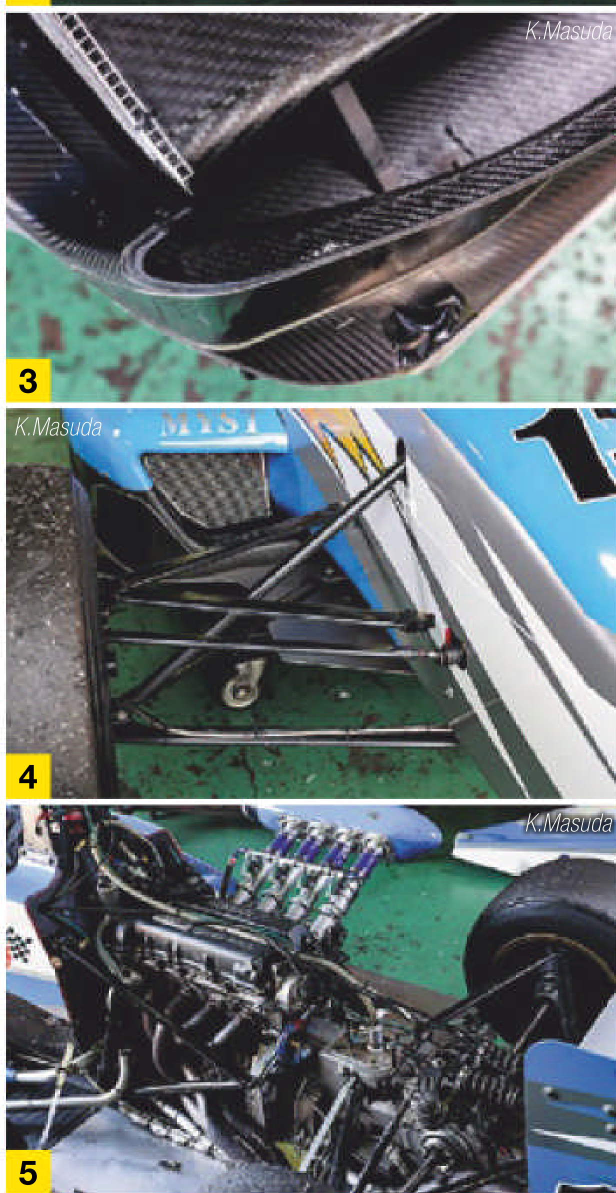


from
Dallara F301

マツダエンジン パドルシフトの意欲作

6ダラーラF301（2001年型F3）をベースに、米谷浩さん（上の写真＠第11戦富士スピードウェイ）と庄司代表のタッグでコンバートと開発が進められてきた“ダラーラF4”はすでに実戦に投入され、走行を重ねている。米谷さんは佐藤さんとミストでともに戦うジェントルマンドライバーで、すでにFルノーからコンバートした車両を走らせているが、より高いパフォーマンスを求めて、新たにダラーラF3車両からのコンバートに踏み切ったという。マシンのカラーリングは佐藤さんのマシンとおそろい。789コンバートは米谷さん自身の手で進められてきたが、新たにセキグチカーズが開発中のパドルシフトシステムを搭載するにあたり、大容量の電力を供給する専用バッテリーやコンプレッサーなど補機類を追加で搭載。サブフレームを作ったり、ミスト製F4のサイドポンツーンを組み合わせたりなどの工夫がミストで加えられた。パドルシフトシステムも順調に開発・熟成が進んでおり、熟成が完了し、戦闘力アップを確認できた後は、セキグチカーズからマツダエンジンと組み合わせたかたちでシステムの販売も予定されている。こちらも楽しみだ。





from
TATUUS FT-40

東名エンジンチューンの SR20搭載

1ベースになった2006年型タトゥース製シャシーはいわゆる“休眠車両”。これを安価で入手し、ブラケット類からミストで作り直された。こうして、開発コストが抑制されたニューマシンとなった。カーボン製モノコックはコクピットが広いので、中年のジェントルマンドライバーにとって優しいという。23JAF F4規定に合わせ、モノコック底面からステップドボトムを取り除き、アルミ製のフラットボトムを床面に取り付けてある。安全規定を満たすため、互換性のあるFRのサイドポンツーンを組み合わせたうえで前端凹部をカーボンで埋め、その内側に側面衝撃を緩和するための安全規定に沿ったサイズのアルミ製側面防護体を設置。4トレッド拡大にあたり、サスペンションアーム類はミストが全面的に作り直した。5エンジンは佐藤さんが「神」と崇める今井修さん率いる東名エンジンがチューンした日産SR20。トヨタ・レーシング・シリーズ用ミッションが組み合わせられている。「コンパクトで軽い、優秀なミッション」（庄司代表）。庄司代表と佐藤さんは角田裕毅や牧野任祐をはじめとする有望な若手の成長を助け、巣立ちを見届けてきた。


SAN-EI
CORPORATION



見て、聞いて、走って感じたとっておきの話

見聞走録


H.Tanaka

ゴッツ
後藤比東至（ごとうひとし）

レース参戦に人生をかける自動車雑誌＆Web編集者。今季もTOWA INTEC RACINGよりスーパー耐久（ST-2）に参戦（#59 DAMD MOTUL ENDLESS WRX STI）し８連覇を目指す。MINI CHALLENGE JAPAN'19年シリーズ2位。

Text：後藤比東至（Hitoshi Goto）
Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／田中秀宣（Hidenobu Tanaka）／M.A.R.T.

［結論］自宅シミュレータは役に立ったのか？

M.A.R.T.


「酔うし、実車感がないから……」。去年のいまごろまでは典型的な食わず嫌いだったボクが、友人の影響で自宅にシミュレータを構築することになり、その顛末をお送りしてきた今シーズンの当コラムも今回が最終回。自宅シミュレータのあれこれをまとめてみました。

まずは苦労したポイントから。シミュレータ情報を体系的にまとめたガイド的なものが存在しないため、情報はすべてネットで探さなければならないこと。ボクには、鶴賀君（86/BRZレースチャンピオン＆シミュレータ・インストラクター）という頼りになる先生がいたおかげでかなり助かったが、それでもソフト、ハードの設定や、ちょこちょこ出現する不具合の修正など、PC関連モノの常で、気がついたら朝なんていうこともしばしば。ちゃんと走れるようになるまでに半年くらい、あーでもない、こーでもないと試行錯誤した。もっともそれが楽しかったし、このコラムのネタになったわけだけど、苦手なひとはシミュレータショップのお世話になったほうがいい。コストはかかるが、導入後すぐに走れるメリットは大きい。

そしてシミュレータにハマるかハマらないかの大きな分かれ道が「自分が走りたいクルマがあるかどうか」だ。ボクの場合は、参戦しているミニチャレンジの公式車両MODがあったことで完全にハマったが、それがなかったらここまでのめり込めたかは分からない。逆にいうと、自分が走りたいクルマやサーキットの、デキのいいMODがあるかないかで、どのシミュレータソフトをメインにするかを決めることになる。

では、シミュレータは実際にレースの役に立ったのか？　結論は「イエス」だ。「金曜日の走り出しのタイムアップ」は結果に現れているし、「VRで接近戦の感覚に慣れる」というのも実感できている。ボクは実車の練習だと、人の後ろについたり、後ろにつかれたりするのがあまり好きではなく、単独で走ることが多いのだが、そこをVRで補えている。ただ、今季のミニチャレンジはずっと2位で「結果に出てないでしょ？」と言われるのがつらいトコロ……。

もちろんいいことばかりではない。実車、実サーキットとのズレはどうしてもある。個人的にとくに気になるのは「タイヤのグリップ力が実車と合わない」ことと「ブレーキを残せるだけ残した方が速いケースが多い」の２点だ。そこはシミュレータとリアルとの脳内変換が必要になる。セッティングやプログラミングの知識があれば改善できることもあるようだが……。

最後にコストについて。制作費用はズバリ、120万円！　これには手伝ってもらった友人メカニックの工賃は入っていない（焼肉でチャラにしてもらった）から、自分でやるならDIY能力も必要だ。あ、それよりも必要なのは友人ネットワークかな（笑）。ただ、初めてということで、モニターの買い直しをはじめとした無駄なコストもかなりあったから、もしもう一度作ることになったら、コスパの高い究極の自宅用シミュレータができると思う。理想型は80万円くらい？　それともうひとつ、忘れてはいけない大きな問題が設置場所だ。本格的なシミュレータは、なんだかんだで6畳ひと間を占拠する。うちのような都内マンション４人家族ではかなりつらい。自宅用として割り切るなら、モニターをミニマムサイズにして、VR専用機にするのもアリだなぁ。まずい、そんなことを考えていたら、もう１台、作りたくなってきた。

Y.Yoshimi


ホントにシミュレータが役に立つのか？　120万円が決して無駄遣いでなかったことを証明するためにも、S耐の走りで結果を出したいっ！

ゴッツの近況報告
激アツのST-2クラス SUGO、岡山と2連勝！

Y.Yoshimi


富士24時間でデビュー戦のGRヤリスに完敗して、いきなりあとがなくなった2020シーズン。しかし続くSUGO、岡山でチャンピオンの意地を見せました！　予選がキャンセルとなったSUGOは３番手スタートからの逆転優勝。岡山は、予選２位からドライバーもピットもノーミスでつないで、わずか16秒差のうれしい２連勝。とはいえ富士24時間のポイントが大きいこと、有効ポイント制になったことでシリーズ的に不利な状況に変わりはなく、残り３戦を背水の陣で臨みます。

ゴッツのtwitter>https://twitter.com/HitoshiGOTOH

のめりこむ日々

父と息子が見た、生きものと乗りもの

すばらしきスピードの世界

ピット・イン

いしいしんじ

絵・いしいひとひ

2020年11月27日発売

先着特典：著者直筆スペシャルサインカード



https://as-web-shop.jp/products/detail/2430



ランチア、本田宗一郎、フェルスタッペン、馬。
ひとひの絵がずんずん進歩していくいっぽう、僕は、ずうっと同じ風景のなかを走りつづけています。
オヤジからコドモまで、鈴鹿からシベリアまで、競馬から映画まで！
クルマにくわしくなくても楽しめる、モータースポーツ小咄集です。

いしいしんじ

●書籍『ピット・イン』
●著者：いしいしんじ　●絵：いしいひとひ

●発行：株式会社 三栄
●定価：2700円+税　●四六判・368ページ

株式会社 三栄　電話：03-6897-4611（平日10:00-17:30）

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第89回

負けっぷり

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。連載の絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。このコラムをまとめた書籍が11月27日(金)発売。先着特典あり。フルカラー版の電子書籍も発売予定。twitterアカウント：@ishii_shinji_as

書籍『ピット・イン』通販こちらから▼



勝ち負けは固定された枠でなく、より大きな流れのなかの「顕れ」にちがいない

モータースポーツの世界。ポディウムのいちばん上はもちろんめでたい。ただ、そこにあがれなかったといって、「敗者」というわけではない。

オジェに負けたタナックはヌービルに勝った。ハミルトンに負けたルクレールはサインツに勝った。このようにつながっていく連鎖の果て、いちばん下に名前が記されたドライバーも、きっとなにかを勝ち得ている。そのなにかをバネに、次戦で飛翔する。

レースごとの勝ち負けは固定された枠でなく、結果ですらなくて、より大きな流れのなかの、その場その時点での「顕れ」にちがいない。すべてのできごとは鎖状につながり、ブラウン運動を受けた粒子のように、たえず流動している。ひとつの「負け」が、あまたの「勝ち」より、その選手をいっそう忘れがたく「顕す」場合だってある。

たとえば「ツインターボ」という一頭。ひとひは競馬のあらゆるレースのなかで、「1993年オールカマー（G3）」がいちばん好きだそうだが、僕は同じ年の「有馬記念」の、その走りっぷりが忘れられない。

毎年クリスマス時期に行われるこのレースは、人気投票で出走馬が決まる、いわばオールスターレース。93年はナリタブライアン三冠の年。のちに女傑と呼ばれるヒシアマゾン、涙の名馬ライスシャワー、天皇賞馬ネーハイシーザーらが顔をそろえた。

ゲートがひらき、飛びだしたのはツインターボ。「いつものように」。脚をためる、そんな言葉はこの馬の辞書にない。走る走る。走る走る走る。鼻を切って走る。1コーナーの飛びこみで、後続の12頭から、もうすでに9馬身あけている。

一周目のメインスタンド前。リードは10馬身に開いている。客席から歓声、喝采、そして笑い、爆笑。「いけ、いっちまえ！」どら声がとぶ。「今日も思いっきりいけ、俺たちが最後までみとどけてやっから！」

2コーナーをまわる。差は詰まらない。それどころかいっそう開いていて、バックストレートにさしかかったところ、カメラが懸命に引いても、ツインターボと後続のあいだにひらいた「空白」しか、テレビ画面にとらえることができない。

ストレートの終わり、ライスシャワー、ヒシアマゾンが脚を開放する。その外から怪物ナリタブライアンが一気に詰め寄る。逃げるツインターボ。追い詰めるブライアン。勝負は一瞬だ。3コーナー入り口でツインターボの姿は馬群後方にのみこまれる。強い強い、ナリタブライアン、4歳での4冠達成、ブライアン、強いっ！　とアナウンサーは叫ぶ。

ウイニングランを走りだすナリタブライアンの背後、うつむき、とことこ歩いてゴールに入ってくるツインターボを、待ちかまえていたスタンドのみな、感涙と笑い、そして拍手で出迎える。

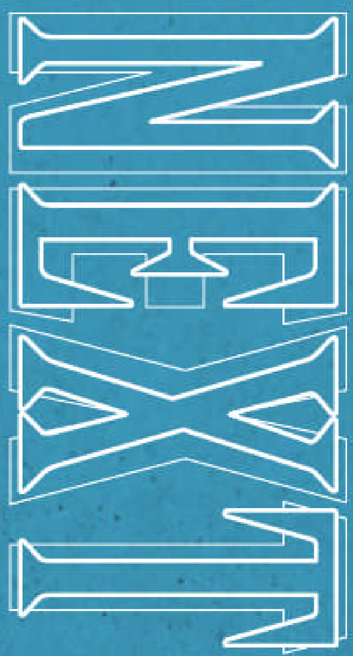
と、いつもこんな馬だった。破滅的といわれる逃げを打ち、たいていがトップからじり貧に沈んだ。けれども皆、好きにならずにいられなかった。競馬ファンほど「負け」に親しんでいる人種はそういない。「よくやった！」、そう声がかかる。「お前はすごいよ！お前がいるから、俺たち、いまもこうして笑ってられるんだ」

勝ち負けをこえた大きな流れによって、30年後の僕たちに一頭の馬がつながれる。モータースポーツの世界にもそのようなドライバーはあまた存在する。

ローブが何勝しようが、ライコネンがいくら負けようが、30年後も僕たちはきっと、彼らの勝ちっぷり、負けっぷりを語り合う。声をはりあげ、応援せずにいられない人間。その「顕れ」のひとつずつを頭のなかでチカチカ点灯させ、ときおり笑い、疲れた肩を精いっぱい叩き合いながら。



絵：いしいひとひ



次号オートスポーツは12月11日（金）発売です

12月25日号 No.1543 特別定価730円

※企画内容は変更になる場合がございます。

特集

2020年スーパーGT総集編

～最終富士決戦を含め今季のハイライトを一気見せ！～

【特別付録】2021年F1カレンダー ― F2角田裕毅のラスト2戦 ほか ―

オートスポーツ読者のみなさんへ

PRESENT FOR READERS

1 Hasegawa Hobby Kits LIMITED EDITION 1/24スケールモデル JAGUAR XJ-S H.E. TWR No.51　1名様

定期的に新製品が登場するHasegawa Hobby Kits LIMITED EDITIONの1/24スケールモデルから、JAGUAR XJ-S H.E. TWR No.51を1名様に。その他のラインアップはハセガワのHPまで。

提供：ハセガワ

URL：http://www.hasegawa-model.co.jp/

2 RAYS 折り畳み式傘　1名様

今季も精力的にモータースポーツ活動を推進するRAYSからは、同社のブランドロゴを大胆に配置した折り畳み傘を1名様に。傘自体も、ワンタッチで展開する機構や、フレーム強度の高さなど、通常の折り畳み傘とは比べものにならない質感を誇る。

提供：RAYS

URL：https://www.rayswheels.co.jp/ec/

3 Ravenol フェイスマスク　3名様

トヨタGRスープラGT4の純正ギヤオイルに指定されているRavenol。カーボン柄がアクセントのこのマスクは、通常とは異なり後頭部にひもをとおすタイプ。長時間の着用に最適化された優れモノだ。

カラー：ブラック

提供：株式会社アネブル

URL：https://www.enable-apg.jp/

サイズ：215㎜×140㎜

4 レベリオン タグホルダー　1名様

レベリオンからは、トラベルバッグなどで使用できるタグを1名様に。裏面には『REMOVE BEFORE DRIVE』のロゴが入る。

提供：レベリオン・ジャパン

URL：https://rebellion.co.jp/

サイズ：180㎜×30㎜

1



2

3



4



応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り **2020年12月11日**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1542号プレゼント」係

携帯からも応募できます

※携帯からの応募締め切りは2020年12月10日(木)です！

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右図からアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。

※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。

https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1542

AS SIGN BOARD

INFORMATION　気になる情報を速攻チェック

SF第5・6戦鈴鹿に佐藤琢磨が来場 優勝マシン2台の展示も

12月5〜6日に鈴鹿サーキットで開催される全日本スーパーフォーミュラ選手権第5・6戦に、2017年と20年のインディ500チャンピオンである佐藤琢磨が来場し、トークショーが開催されることになった。

12月6日の一日限りとなるこのイベントは、観戦チケットを購入した方であればどなたでも参加できる。琢磨本人から明かされるインディ500の臨場感たっぷりのコメントや、いかにセッションを進めていたかなど、その場でしか聞けない『ここだけの話』を楽しめそうだ。

ほかにも、展示会イベントとなるGPスクエアでは、琢磨が実際にステアリングを握り伝統の一戦を制した、17年と20年のDW12が展示される。とくに、20年のDW12の展示は今回が初めて。今季のインディカーシリーズから導入されたウインドスクリーンを間近で見られる絶好の機会だ。

新型コロナウイルス感染拡大の影響により、屋内型の自動車展示イベントの開催が非常に困難な状況にある。そのなかで、今回の琢磨来場と、優勝した20年のマシンを間近で堪能できることは、大変貴重な機会と言えるだろう。興味のある方はぜひ右記概要欄を確認してほしい。

■佐藤琢磨インディ500優勝マシン展示会・ゲストトークショー

●開催日時：12月6日（日）

●展示マシン：
ダラーラ DW12（2017／No.26、2020／No.30）

●展示場所：
鈴鹿サーキットGPスクエア

●トークショー開催場所：
グランドスタンド／ホスピタリティエリア

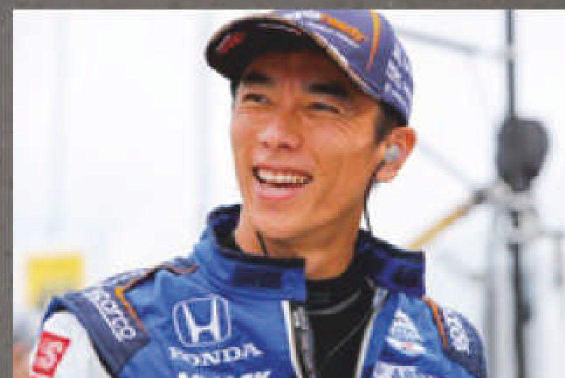
●詳細URL：
https://www.suzukacircuit.jp/superformula/



INDYCAR



INDYCAR



INDYCAR


SAN-EI
CORPORATION

No. 1542

auto sport

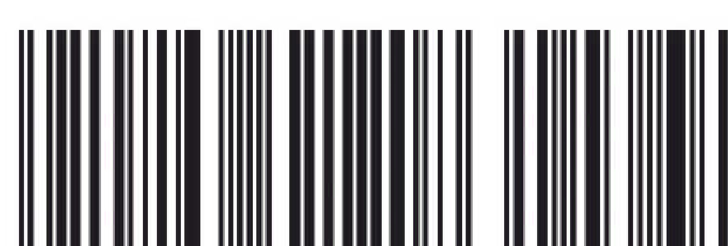
オートスポーツ 2020 12/11号

auto sport 2020年12/11号（隔週金曜日発売）2020年11月27日発売　第57巻第21号　通巻1542号
発行人：星野 邦久　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

特別定価730円

本体664円

雑誌 29662-12/11



4910296621208
00664

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

auto sport

Drive on the edge

2021 SUPER GT CALENDAR

Photo : Sho Tamura

auto sport 2020 年 12/11 号 No.1542 特別付録



Photo : Sho Tamura

2021 JANUARY

1

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
28	29	30	31	1 元日	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11 成人の日	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

2021 FEBRUARY

2

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11 建国記念の日	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23 天皇誕生日	24	25	26	27	28
1	2	3	4	5	6	7



Photo : Masaru Hirata

2021
MARCH

3

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20 春分の日	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31	1	2	3	4

2021
APRIL

4

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
29	30	31	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29 昭和の日	30	1	2



Photo : Masaru Hirata

2021
MAY

5

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
26	27	28	29	30	1	2
3 憲法記念日	4 みどりの日	5 こどもの日	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31	1	2	3	4	5	6

2021
JUNE

6

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
31	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	1	2	3	4

4 APRIL

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

5 MAY

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

6 JUNE

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

10 OCTOBER

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

11 NOVEMBER

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

12 DECEMBER

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		



2021 SUPER GT CALENDAR

1 JANUARY

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

2 FEBRUARY

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28

3 MARCH

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

7 JULY

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

8 AUGUST

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

9 SEPTEMBER

MON	TUE	WED	THU	FRI	SAT	SUN
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

Photo : Noriaki Mitsuhashi



Photo : Masahide Kamio

2021
JULY

7

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
28	29	30	1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19 海の日	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	1

2021
AUGUST

8

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
26	27	28	29	30	31	1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11 山の日	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31	1	2	3	4	5

Photo : Noriaki Mitsuhashi

2021
SEPTEMBER

9

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
30	31	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20 敬老の日	21	22	23 秋分の日	24	25	26
27	28	29	30	1	2	3

2021
OCTOBER

10

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
27	28	29	30	1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11 スポーツの日	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31



Photo : Kazuhisa Masuda

2021 NOVEMBER

11

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
1	2	3 文化の日	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23 勤労感謝の日	24	25	26	27	28
29	30	1	2	3	4	5

2021 DECEMBER

12

Mon	Tue	Wed	Thu	Fri	Sat	Sun
29	30	1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31	1	2



Photo : Tatsuya Endo

auto sport

2021 SUPER GT CALENDAR

祝日は2020年11月時点のもので、東京五輪の開・閉会式に合わせた祝日移動案は反映されていません。
今後、法律が改正され祝日が変更になる可能性があります。